

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

DANIEL HAVRO DA SILVA

**A MISTIFICAÇÃO DA FORMA SALÁRIO NA ECONOMIA COMPARTILHADA DO
DELIVERY EM CURITIBA**

CURITIBA

2017

DANIEL HAVRO DA SILVA

**A MISTIFICAÇÃO DA FORMA SALÁRIO NA ECONOMIA COMPARTILHADA DO
DELIVERY EM CURITIBA**

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Prof^a.Dra. Dayani Cris de Aquino

CURITIBA

2017

TERMO DE APROVAÇÃO

DANIEL HAVRO DA SILVA

A MISTIFICAÇÃO DA FORMA SALÁRIO NA ECONOMIA COMPARTILHADA DO *DELIVERY* EM CURITIBA

Monografia apresentada ao Curso de Ciências Econômicas, Setor de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Prof^a. Dra. Dayani Cris de Aquino
Departamento de Economia, UFPR.

Prof. Dr. Claus Magno Germer
Departamento de Economia, UFPR.

Prof. Dr. Francisco Paulo Cipolla
Departamento de Economia, UFPR.

Curitiba, 05 de dezembro de 2017.

Aos *jokers* do baralho

AGRADECIMENTOS

Agradeço às gentes que leminiescutaram e arteceram experiências e humanidades formando ligações que nos sustentam mutuamente diante de contextos insanos e insalubres gerados, em parte, por nossa própria omissão e irresponsabilidade. E, relativamente ciente de minhas limitações em reconhecer vocês, fica aqui apenas este abrangente agradecimento aberto.

No tocante à realização desta monografia, especificamente, agradeço às institucionalidades que constituem a comunidade acadêmica geral e da UFPR por formar um ambiente que permitiu a realização da presente investigação. Nesse sentido, registro também um agradecimento especial à professora Dra. Dayani Cris de Aquino, orientadora deste trabalho. Se somarmos a disciplina anual de Economia Política e as orientações no Programa de Iniciação à Docência na monografia, foram 3 anos ininterruptos em que ela ofereceu todo o apoio possível, mas também permitiu e estimulou o desenvolvimento de minha autonomia e criatividade.

.

“Pero no hemos encontrado aún esa que
reconcilie nuestra libertad con el orden, la
palabra con el acto y ambos con una
evidencia que ya no será sobrenatural,
sino humana: la de nuestros semejantes”

(PAZ, 1989, p.81)

RESUMO

A crítica ao efeito mistificador de lucros e salários sobre a percepção da existência de trabalho não pago nas economias capitalistas conforme as condições materiais objetivas de cada época ou setor produtivo certamente não se encerrou com a publicação de *O Capital* de Marx. O estabelecimento de novas formas de remuneração que acompanha alterações nas técnicas produtivas como o Toyotismo e o *home-office* têm sido alvo de abundantes análises apontando a intensificação da exploração do trabalho pelo capital oculta em sua dinâmica. Nesse sentido, o presente trabalho busca investigar a influência de novas tecnologias e conceitos da economia compartilhada sobre o efeito mistificador da remuneração dos entregadores de delivery em Curitiba. Desta maneira, foca-se em identificar elementos através dos quais os diversos modelos de remuneração praticados ocultam a apropriação de trabalho não pago pelas empresas do setor. Para tanto, após a exploração de natureza bibliográfica, o autor fez uso dos métodos de observação direta participante e entrevistas semiestruturadas com trabalhadores, empresários e sindicato do setor a fim de captar sua percepção a respeito do fenômeno analisado. Os resultados mostraram que as inovações da economia compartilhada trazem consigo elementos intensificadores e atenuantes da mistificação, além de ocultar a natureza da já mistificadora forma salário sob o aspecto de trabalho autônomo.

Palavras-chave: Crowdsourced delivery. Economia compartilhada. Mistificação da forma salário.

ABSTRACT

The critique of the mystifying effect of profits and wages on the perception of the existence of unpaid labor in the capitalist economies practiced according to the objective material conditions of each epoch or productive sector certainly did not end with the publication of Marx's *Capital*. The establishment of new forms of remuneration that accompany changes in productive techniques such as Toyotism and home-office have been the subject of abundant analyzes pointing to the intensification of the exploitation of labor by capital hidden in its dynamics. In this sense, the present research seeks to investigate the influence of sharing economic's new technologies and concepts on the mystifying effect of the couriers remuneration on the crowdsourced delivery sector in Curitiba. In this way, it focuses on identifying elements through which, as the various models of remuneration practiced, conceal the appropriation of unpaid work by the companies in the sector. For this, after the bibliographical investigation, the author implemented the methods of direct participant observation and semi-structured interviews with some relevant workers, capitalists and trade union in order to capture their perception about the analyzed phenomenon. The results showed that the innovations brought up by the sharing economics economy and crowdsourcing bring with it mystification intensifying and attenuating elements, besides hiding the nature of the already mystifying category of the wages under the aspect of autonomous work.

Key-words: Crowdsourced delivery. Sharing economy. Wages mystification

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

QUADRO 1 - RESUMO DOS MODELOS DE <i>DELIVERY</i> EM CURITIBA.....	35
TABELA 1 - SALÁRIO POR PEÇA E VALOR DA FORÇA DE TRABALHO	18
TABELA 2 - PERFIL DOS ENTREGADORES	39
TABELA 3 - PERCEPÇÃO DE CONSEQUÊNCIAS DA MISTIFICAÇÃO	51

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

B2B – *Business to Business*

B2C – *Business to Costumer*

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

CRFT – Custo de Reprodução da Força de Trabalho.

FT – Força de Trabalho

Km – Quilometro

MEI – Microempreendedor Individual

P2P – *Peer to Peer*

SINTRAMOTOS – Sindicato dos Trabalhadores Condutores de Veículos, Motonetas, Motocicletas e Similares de Curitiba e Região Metropolitana

TTSN – Tempo de Trabalho Socialmente Necessário

URBS – Urbanização de Curitiba S/A

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	MISTIFICAÇÃO DO VALOR DA FORÇA DE TRABALHO EM NOVOS E VELHOS (UL)TRAJES	14
2.1	A MISTIFICAÇÃO INERENTE ÀS FORMAS SALÁRIO	15
2.2	ECONOMIA COMPARTILHADA: CONCEITOS, PRÁTICAS E SONHOS ...	20
3	A ECONOMIA COMPARTILHADA DO <i>DELIVERY</i> EM CURITIBA	26
3.1	MODELO DE NEGÓCIOS E TRABALHO CONCRETO	26
3.2	MODELOS OPERACIONAIS E DE REMUNERAÇÃO	30
3.3	O PERFIL DOS ENTREGADORES.....	35
3.3.1	Caracterização e tendências gerais.....	36
3.3.2	Subsunção e relações de classe	41
4	A MISTIFICAÇÃO E SEUS IMPACTOS NO SETOR.....	47
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	57
	REFERÊNCIAS.....	61
	APÊNDICE A – METODOLOGIA DAS ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS ...	64
	APÊNDICE B – METODOLOGIA DA OBSERVAÇÃO DIRETA PARTICIPANTE...	65

1 INTRODUÇÃO

O caráter incessante das transformações na dinâmica capitalista a partir da introdução de novas tecnologias é um dos fatores que não deixa morrer a necessidade de investigar com cuidado seu impacto nas relações de trabalho em cada contexto específico. Nesta direção, não se pode ignorar a frequente evocação de tal fenômeno como base para argumentos que sustentam posições diametralmente opostas a respeito, por exemplo, da introdução de reformas trabalhistas que precarizem as relações de trabalho.

Ao efetuar tal análise, todavia, só os insensatos “homens objetivos que se julgam livres de qualquer influência intelectual” caracterizados por Keynes (1982) nas últimas linhas de sua principal obra, prescindiriam de conceitos consagrados erigidos por economistas políticos clássicos a respeito do trabalho e sua remuneração. Assim, uma discussão séria em tal seara deve ter por alicerces ao menos sua relação com o comportamento da mais-valia e outras categorias tal qual definidas por Marx (1996a).

Neste ínterim, o presente trabalho se dedicará à investigação da influência de novas tecnologias e conceitos da economia compartilhada sobre o efeito mistificador (MARX, 1996a) da remuneração dos entregadores de *startups*¹ de *delivery* em Curitiba. Isso porque a mistificação da forma salário tal como descrita em O Capital (1996a), se apresenta como um dos alicerces que acompanha e se adapta à dinâmica capitalista em suas inovações em técnicas gerenciais e produtivas, intensificando, ao invés de superar, as contradições internas deste modo de produção.

Para tanto, o autor efetuará a análise do fenômeno à luz das teorias de Marx buscando pontuar paralelos e eventuais inovações em relação à mistificação da forma salário descrita em O Capital. Nesse sentido, a escolha de uma abordagem marxista decorre do fato de ainda ter sido pouco explorada na análise dos efeitos psicológicos de diferentes formas de remuneração da economia compartilhada do

¹ Autores como Blank e Dorf (2014) consideram *startups* como empresas emergentes, em geral do setor de tecnologia, das quais se espera rápido crescimento decorrente do baixo custo marginal de seus ganhos de escala.

delivery (*crowdsourced delivery*) em comparação, por exemplo, com estudos de matriz neoclássica como o de Arslan et al. (2017) que procuram encontrar modelos para a oferta de mão de obra no setor.

A título de referencial teórico para as discussões subsequentes, primeiramente serão explorados os principais conceitos e práticas que constituem a base da economia compartilhada bem como da perspectiva marxista da mistificação da forma salário. Esta primeira aproximação do problema central buscará levantar quais os fundamentos da discussão teórica tecida ao redor do problema central desta monografia.

Na sequência, a busca será por caracterizar os trabalhadores envolvidos, a atividade realizada bem como as relações de produção e classes subjacentes. Não obstante, procurar-se-á esclarecer ao longo da exposição que critérios e evidências embasam: a) a classificação de determinadas dinâmicas do setor de *delivery* enquanto economia compartilhada; b) a suposição de que os trabalhadores desta atividade são alvos potenciais do efeito mistificador da forma-salário.

Por fim, buscar-se-á captar e analisar a percepção de entregadores e proprietários da plataforma sobre o efeito mistificador da forma salário presente na remuneração bem como seus potenciais fatores atenuantes e intensificadores. Nesta direção, os potenciais efeitos a serem mensurados são relativos à sensação de autonomia e liberdade, busca pela intensificação do trabalho, necessidade de supervisão, aderência da noção de que o valor está no serviço (e não no trabalho) e, evidentemente, a percepção da existência de trabalho não pago.

A coleta de dados para a análise se deu mediante entrevistas semiestruturadas e observação direta participante cujos métodos e resultados foram detalhados nos apêndices 1 e 2. As entrevistas semiestruturadas foram conduzidas pelo autor com 40 entregadores, 03 proprietários de empreendimentos de *delivery* e 01 representante sindical. A observação participante, por sua vez, foi realizada pelo autor durante 07 meses como entregador em plataforma de economia compartilhada.

2 MISTIFICAÇÃO DO VALOR DA FORÇA DE TRABALHO EM NOVOS E VELHOS (UL)TRAJES

Não são poucos os autores que, assim como Engels (1990), atribuem às relações de trabalho um papel de destaque na gênese e metamorfoses humanas. Nesse sentido, cumpre notar que a divisão da jornada de trabalho em uma porção paga ao produtor direto e outra apropriada por terceiros, fenômeno central da análise econômica marxista, é ora mais ora menos evidente a depender do modo de produção em análise.

Marx (1996a) destaca que os escravos da antiguidade clássica, apesar de aparentemente nada receberem em troca de seu trabalho, podiam contar com meios de subsistência mínimos. A instituição medieval de um tributo pago pelos servos da gleba trabalhando alguns dias da semana nas terras de seus senhores (corveia), por outro lado, constituiria uma forma de distinção espaço-temporal entre o trabalho pago e o não pago na produção feudal. Os assalariados, por sua vez, estariam numa situação na qual a jornada de trabalho apareceria como integralmente paga através do fato descrito por Marx como a “mistificação da forma salário”, e que será detalhada na sequência.

Não obstante, o fato de que nos últimos anos as novas ideias e tecnologias associadas à economia do compartilhamento serem apresentadas como algo capaz de superar o modo de produção capitalista por autores como Rifkin (2016), traz consigo a necessidade de escrutinar seus reais efeitos sobre as relações de trabalho. Afinal, se for este o caso, ou conceitos como o de mais valia, mistificação das formas salário ou acumulação de capital seriam inúteis para descrever este novo quadro.

Desta maneira, a presente seção primeiramente buscará delinear bases teóricas acerca da mistificação das relações de produção, especialmente no que tange ao valor da força de trabalho, promovidas pela forma salário. Em um segundo momento, no entanto, investigará os principais conceitos e práticas da economia compartilhada. De tal caracterização, espera-se formar um solo fértil que embase a posterior investigação do caso concreto da mistificação da forma salário na economia compartilhada do *delivery* em Curitiba.

2.1 A MISTIFICAÇÃO INERENTE ÀS FORMAS SALÁRIO

A forma salário é analisada na seção VI do Livro 1 d'O Capital (1996a) enquanto preço que o capitalista paga pela força de trabalho de seus empregados, ou seja, pela mercadoria com valor de uso associado ao trabalho necessário e mais-trabalho aplicados na geração de valor. Para Marx, o fato deste preço ser apresentado como pagamento por horas trabalhadas ou peças produzidas oculta (mistifica) a razão que expressa a taxa de mais valia:

$$\frac{\text{Trabalho não-pago}}{\text{Trabalho-pago}}$$

Nesta direção, cumpre lembrar que a força de trabalho ofertada corresponde ao “conjunto das faculdades físicas e espirituais que existem na corporalidade, na personalidade viva de um homem e que ele põe em movimento toda vez que produz valores de uso de qualquer espécie” (MARX, 1996a). E, como toda mercadoria, seu valor seria dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário (TTSN) para produzi-la a cada dia, ou seja, para produzir todos os itens que atendam às necessidades biológicas, históricas e sociais de cada trabalhador bem como de seus dependentes (custo de reprodução da força de trabalho, CRFT).

Os salários, por sua vez, seriam a forma mistificada do preço (expressão monetária do valor) da força de trabalho. Esta categoria oscilaria conforme a oferta e demanda por força de trabalho, podendo ser maior ou menor que o CRFT em cada contexto concreto, mas sempre num patamar inferior ao valor total produzido em uma jornada de trabalho (produto-valor) a fim de assegurar a apropriação do valor excedente a este CRFT pelos capitalistas.

As definições das categorias supracitadas, no entanto, não podem perder de vista que “o trabalho é a substância e a medida imanente dos valores, mas ele mesmo não tem valor nenhum.” (MARX, 1996a). Isso porque

Se o trabalho executado em condições socialmente determinadas origina o valor-mercadoria enquanto o preço consiste meramente na manifestação desse valor, o trabalho não pode, em contrapartida, ter valor ou preço, pois, do contrário, chegar-se-ia, por essa via, a uma fórmula enredada num círculo vicioso em que o trabalho que determina o valor também possui valor próprio, cuja fonte por absurdo é o próprio trabalho. (SAN MARTINS, 2016, p. 134)

Sob este prisma, Cipolla (2013) ressalta que o trabalho humano despendido só pode ser considerado trabalho abstrato² na medida em que seja capaz de gerar valor de uso através de determinada quantidade e padrão de qualidade médios. E, neste sentido, San Martins (2016, p. 132) menciona que caso alguém fosse capaz de vender como mercadoria o resultado de seu trabalho ao invés da força de trabalho, “não seria um trabalhador livre e o preço da mercadoria vendida por ele não receberia a designação socialmente específica do salário”.

No que tange à mistificação em si, ela seria decorrente de que a forma salário calculada em unidades monetárias se manifesta ao olhar do trabalhador como um pagamento pelo trabalho executado, quando na verdade é relativa apenas ao CRFT. Isso porque o salário usualmente varia de acordo com diferentes durações da jornada de trabalho, qualificação e produtividade do trabalhador, quando na verdade incrementos em tais variáveis implicariam somente em mais dispêndio (e necessidade de reposição) da força de trabalho.

O capitalista, por sua vez, também não perceberia o fato de que a forma salário garante a apropriação dos valores excedentes pois não distingue a força de trabalho dos demais capitais envolvidos na produção. Ou seja, seu lucro também aparece como categoria que mistifica, segundo San Martins (2016), as relações de produção que permitem a extração de mais-valia, uma vez que o capitalista associa seu surgimento à eficiência com a qual gerencia os recursos produtivos.

Nesse sentido, sobre a ocultação do trabalho não pago dado tal efeito mistificador:

Compreende-se assim, a importância decisiva da transformação do valor e do preço da força de trabalho na forma salário ou em valor e preço do próprio trabalho. Sobre essa forma de manifestação, que torna invisível a verdadeira relação e mostra justamente o contrário dela, repousam todas as concepções jurídicas tanto do trabalhador como do capitalista, todas as mistificações do modo de produção capitalista, todas as suas ilusões de liberdade, todas as pequenas mentiras apologéticas da Economia vulgar (MARX, 1996a, p. 169)

² Sobre a diferença entre trabalho abstrato e trabalho concreto, Marx (1996a, p. 53) esclarece que “De um lado todo trabalho é um dispêndio de força de trabalho humana, no sentido fisiológico, e é nessa qualidade de trabalho humano igual, ou abstrato, que ele constitui o valor das mercadorias. Por outro lado, todo trabalho é um dispêndio de força de trabalho humana de uma determinada forma e com um objetivo definido e é nessa qualidade de trabalho concreto útil que produz valores de uso.”

Não obstante, Marx (1996) apresenta também os efeitos particulares da adoção das formas salário por tempo ou por peça e sua conveniência para o modo de produção capitalista. Nesta mesma direção, Cipolla (2007) ressalta que a análise das implicações de formas modernas de remuneração advindas de inovações nas técnicas produtivas deve partir do estudo das formas salário clássicas uma vez que seriam apenas ligeiras variações das categorias originais descritas n'O Capital.

A forma salário por tempo (S_t) surgiria, segundo Marx (1996), a fim de garantir ao capitalista uma composição favorável de cada hora trabalhada entre trabalho necessário e mais trabalho mesmo com as oscilações na oferta e a demanda pela força de trabalho. Isso porque o salário por hora permite ajustar o tamanho da jornada de trabalho às necessidades de produção (por exemplo via horas extra) até os limites legalmente determinados de modo a otimizar a apropriação de mais-valia de acordo com a fórmula abaixo:

$$S_t = \frac{\text{valor da força de trabalho}}{\text{número de horas de uma jornada de trabalho média}}$$

Nesta toada, percebe-se que caso um trabalhador seja contratado para uma jornada de trabalho inferior à média não receberá o suficiente para recompor sua força de trabalho. Outro efeito de tal cálculo, segundo Marx (1996a), seria o de concentrar os esforços dos trabalhadores na luta por garantir a recomposição de sua força de trabalho pleiteando melhores salários e limitações na duração das jornadas de trabalho ao invés do ataque direto às bases do modo capitalista de produção.

Outro efeito mistificador inerente à dinâmica supracitada é o de que o trabalhador recebe como salário uma espécie de dividendo advindo de uma suposta sociedade ou parceria produtiva na qual o capitalista entra com a operação e posse dos meios de produção e o trabalhador com seu ativo força de trabalho. Assim, a mais-valia apropriada figuraria como uma espécie de remuneração pela posse dos meios de produção. (SAN MARTINS, 2016)

No que concerne à forma salário por peça (S_p), Marx (1996a) defende que seu efeito mistificador seria ainda mais evidente uma vez que a remuneração aparentemente reflete o trabalho objetivado nos frutos da produção, e não o CRFT.

Desta maneira o montante recebido por peça seria calculado considerando quantas unidades são produzidas em uma jornada de trabalho típica por um trabalhador sob intensidade e habilidades médias de modo que o produto-valor médio garanta o pagamento do CRFT bem como da taxa de mais-valia desejada.

Em face disto, Cipolla (2007) demonstra na tabela a seguir como o salário por peça garante a obtenção de mais-valia absoluta pelo capitalista independente de os trabalhadores auferirem ou não o suficiente para reproduzir sua força de trabalho:

TABELA 1 - SALÁRIO POR PEÇA E VALOR DA FORÇA DE TRABALHO

	Preço por Peça	Número de Peças	Mais-valia por Peça	Mais-valia Total
Salário = R\$100	R\$ 5	20	R\$ 7	140
Valor da força de trabalho = R\$ 120	R\$ 5	24	R\$ 7	168

FONTE: CIPOLLA, 2007

Não obstante, o autor destaca que, na situação descrita, o fato de o salário por peça não ser condizente com o CRFT inviabilizaria sua recomposição mesmo expandindo a intensidade ou duração da jornada de trabalho a fim de produzir peças adicionais. Isso porque a força de trabalho adicional exigida neste esforço extra também aumenta o custo o CRFT, ao passo que a mais-valia é incrementada proporcionalmente.

Por esta via, Marx (1996a) afirma ser esta segunda forma de remuneração a mais favorável para a dinâmica de acumulação capitalista ao estimular a intensificação sistemática do trabalho bem como a busca do trabalhador por melhorar as próprias habilidades. Em tal direção, o autor elenca os principais efeitos do salário por peça sobre a dinâmica produtiva:

- Propiciar uma medida exata da intensidade média e individual do trabalho;
- Reduzir a necessidade do trabalho com supervisão uma vez que o trabalhador tende a controlar a si mesmo no uso eficiente de sua força de trabalho e dos insumos produtivos;

- Incentivar trabalhadores menos produtivos a trabalhar jornadas maiores na tentativa de reproduzir sua força de trabalho;
- Quando os trabalhadores fornecem mais trabalho a demanda por força de trabalho diminui fazendo baixar os salários por peça;
- Acirra a concorrência e promove sensação de liberdade e autonomia entre os trabalhadores.

A crítica ao efeito mistificador de lucros e salários sobre a percepção da existência de trabalho não pago nas economias capitalistas praticados conforme as condições materiais objetivas de cada época ou setor produtivo certamente não se encerrou com a publicação de *O Capital* (MARX, 1996a). O estabelecimento de novas formas de remuneração que acompanha alterações nas técnicas produtivas como o Toyotismo e o *home-office*³ têm sido alvo de abundantes análises apontando a intensificação da exploração do trabalho pelo capital oculta em sua dinâmica.

Como indica a dissertação de mestrado de Rodrigues (2011), o avanço tecnológico quebra as noções tradicionais de espaço e tempo nas relações de trabalho, dando origem a uma gama de atividades que podem ser caracterizadas como trabalho à distância ou teletrabalho. Ao longo de sua investigação, a autora mostra que essas mudanças exigem que se delineie novos critérios para a verificação de subsunção ou autonomia entre trabalhador e tomador em cada contexto específico.

Neste bojo, pode-se citar as investigações de Cipolla (2007 e 2013) acerca da remuneração via participação nos lucros e resultados (PLR) e bonificações que desmistificam alguns dos pilares das técnicas de gestão de recursos humanos na produção enxuta toyotista. Neto (2016), por sua vez, analisa a intensificação da subsunção do trabalho ao capital oculta na flexibilidade do trabalho remoto propiciada por avanços tecnológicos (teletrabalho).

Em seu artigo intitulado “*Bonus Wages: Beyond Piece Wages*”, Cipolla (2013) defende que bonificações pautadas pelo atingimento individual ou coletivo de metas de produção ou controle de qualidade teriam efeitos muito similares aos do salário

³ Segundo Neto A. (2016), seria o tele-trabalho realizado pelo trabalhador a partir de sua própria residência.

por peça enquanto instrumento de controle e intensificação do trabalho. Nesse sentido, defende que tal forma de remuneração teria consonância ainda maior com a dinâmica de exploração capitalista a um baixo custo dada a mais-valia adicional gerada.

Não suficiente, a recente apropriação de técnicas e conceitos da economia compartilhada nos mais diversos setores já gera fenômenos como a “uberização do trabalho” (IHU, 2017) e seus diversos efeitos. Assim, tais mudanças carecem de exame detalhado que verifique seus reais impactos sobre as relações de trabalho e a dinâmica de acumulação de capital, uma vez que seus entusiastas como Rifkin (2016) já afirmam que o compartilhamento superará o modo de produção capitalista.

2.2 ECONOMIA COMPARTILHADA: CONCEITOS, PRÁTICAS E SONHOS

O movimento por uma economia compartilhada, também denominada *sharing economy*, economia do compartilhamento, economia colaborativa e consumo colaborativo surgiu como uma resposta ao hiperconsumismo e acumulação de bens vivido pelos países desenvolvidos no mínimo desde a segunda metade do século XX. Amparada pelas inovações da microeletrônica, ela se apresenta, como no livro “*O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo*” (BOTSMAN; ROGERS, 2011), como uma solução inteligente para o compartilhamento de produtos e serviços a partir de plataformas que operam conexões via aplicativos para *smartphones* e a superação de uma economia baseada na acumulação de capital e no consumismo.

Ainda segundo os autores, as cinco premissas centrais de empreendimentos de economia compartilhada seriam:

- Geração de valores, monetários ou não, a partir da exploração de ativos ociosos;
- Primar por valores como a transparência, humanidade, e autenticidade nas decisões de curto, médio e longo prazo;
- Valorização dos ofertantes, sejam estes empresas ou não, dando-lhes respeito e poderes com o compromisso de tornar suas vidas melhores, sob o ponto de vista econômico e social;

- Beneficiar demandantes com a capacidade de obter produtos e serviços de maneira mais eficiente, podendo gerar apenas o acesso e não necessariamente a propriedade;

- Construção de negócios em mercados distribuídos ou redes descentralizadas, capazes de criar um sentimento de pertencimento, responsabilidade coletiva e de benefício mútuo através da comunidade construída.

Em face disto, embora a primeira publicação sobre o assunto date de 1978, um maior número de artigos acadêmicos a respeito do tema surgiu somente após a Crise de 2008, sendo 68% deles publicados desde 2015 (SILVEIRA *et. al*, 2017). E só neste último período se consolidaram iniciativas como Airbnb (compartilhamento de hospedagem), *coworking* (compartilhamento de escritórios), Freecycle (compartilhamento de bicicletas) e Uber (compartilhamento de transporte urbano) que se autodeclaram como empreendimentos de economia compartilhada ou consumo colaborativo.

Desta maneira segundo Robin Chase (2015), proprietária da empresa de compartilhamento de carros ZipCar, dentro do contexto da economia compartilhada “o propósito de uma plataforma é liberar o valor escondido na capacidade excedente mobilizando os ativos, o tempo, o conhecimento e a criatividade dos outros”. Ainda de acordo com a autora, o potencial transformador de tais iniciativas seria enorme, uma vez que reuniria “o melhor do poder das pessoas com o melhor do poder corporativo” (CHASE, 2015).

Não obstante, autores como Jeremy Rifkin (2016) defendem que a *sharing economy* associada a dispositivos eletrônicos cada vez mais interativos (internet das coisas) levarão a uma economia na qual o custo marginal se aproxima de zero, impactando profundamente a dinâmica capitalista de auferição de lucros sobre a escassez e a dependência de insumos e meios de produção. Desta maneira, a escassez subjacente a relações comerciais entre ofertantes e demandantes seria substituída por uma economia da abundância com custo marginal praticamente nulo. Nesta direção, enfatizam que:

O capitalismo está dando à luz uma descendência. Chama-se economia de compartilhamento. Esse é o primeiro novo sistema econômico a entrar no palco mundial desde o advento do capitalismo e do socialismo no início do século 19, tornando-se um evento histórico notável. [...] a economia de compartilhamento de bens comuns colaborativos está em ascensão e, em 2050, provavelmente terá se

estabelecido como principal árbitro da vida econômica na maior parte do mundo. (RIFKIN, 2016)

Nesta toada, Rifkin recorre à descrição do caminho percorrido por um livro qualquer dos autores até o consumidor final a fim de ilustrar sua tese. Para ele, em uma economia pautada por relações comerciais todo o lucro é advindo de margens aplicadas em cada etapa de produção e distribuição por agentes intermediários (revisor, gráfica, distribuidores etc.) entre o autor que vende sua produção intelectual a uma editora e o leitor. Dessa forma, o aperfeiçoamento constante de tecnologias de compartilhamento como a dos *e-books* eliminariam pouco a pouco praticamente todos os custos de transação supérfluos da transmissão de uma produção intelectual.

O argumento utilizado é o de que sucessivos investimentos em plataformas tecnológicas que promovam um compartilhamento de bens e serviços cada vez mais eficiente, apesar de muitas vezes demandarem investimentos fixos iniciais elevados, os tornaria tão baratos ao ponto de instituições, categorias e práticas relacionadas não só à concorrência, mas também à propriedade, ao lucro e à acumulação de capital perderem quase que totalmente seu sentido e papel central na estruturação do modo de viver das sociedades humanas.

Há, todavia, uma série de estudos que paralelamente criticam os rumos e a falta de coerência entre ideais originais e as práticas correntes dos autointitulados como empreendimentos colaborativos. É o caso de Belk (2014), que investiga a apropriação semântica de termos relativos à economia compartilhada por grandes empresas como Zipcar e CouchSurfing.org (hospedagem) no que ele chamou de *pseudo-sharing economy*. Para o autor, sob a roupagem de empreendimentos colaborativos, tais empresas visariam apenas atingir uma maior margem de lucro ao reduzir custos por meio de plataformas tecnológicas “colaborativas”.

Adicionalmente, autores como Ricardo Abramovay (2014) veem com certo ceticismo as promessas de entusiastas do poder de transformação das novas tecnologias de compartilhamento sobre o modo de produção capitalista visto que:

Não há qualquer garantia que os potenciais embutidos na oferta descentralizada, nos menores custos de transação e na emergência de uma economia da atração superem os principais impasses e desafios da economia tipicamente industrial. O conteúdo da economia híbrida do século XXI não está dado de antemão pelo poder da ciência e da técnica: ele depende fundamentalmente da capacidade que um leque variado de movimentos sociais terá para fazer com que as valorizações dos bens comuns

tenham prioridade com relação aos interesses privados, na maneira como a rede se constrói. (ABRAMOVAY, 2014).

Nesta direção, pesquisas como a dissertação de mestrado de Josiane Caldas Kramer pela UFPR intitulada “A Economia Compartilhada e a Uberização do Trabalho: Utopias do nosso tempo?” (2017) e publicações como a edição especial de 1º de Maio da Revista IHU Online (IHU, 2017) defendem que empreendimentos ditos colaborativos estariam contribuindo para uma “uberização” (termo em referência à empresa Uber de transporte privado de passageiros) das relações de trabalho ao relegar o trabalhador a uma condição de empresário de si próprio, permanentemente disponível ao trabalho e desprovido de garantias mínimas sem deixar de ser subordinado à empresa.

Ambos os estudos defendem que, em casos como o da Uber, capitalistas se aproveitam das ideias da economia compartilhada para mascarar empreendimentos tradicionais como se fossem colaborativos. Desta maneira, ao invés de gerar ganhos sociais e ambientais para trabalhadores e consumidores, trairiam alguns dos conceitos centrais da economia compartilhada ao promover a precarização do trabalho.

Destarte, Kramer (2017) não enxerga nenhuma inovação especial ou ato revolucionário em compartilhar caronas, hospedagens e bens, mas sim no fato de que a economia compartilhada cria um ambiente no qual “as partes não estão ajudando um amigo de graça, há o fornecimento de bens e serviços a um estranho por dinheiro, um negócio, portanto”. Nesse sentido, enfatiza que a questão central é a levantada por Arun Sundararajan, autor de “A Economia Compartilhada, o fim do emprego e a ascensão do capitalismo baseado em multidão”:

Ele considera que esse novo paradigma altera o crescimento econômico e o futuro do trabalho questionando se vamos viver em um mundo de empreendedores habilitados que gozam de flexibilidade profissional e independência, ou nós nos tornaremos trabalhadores digitais desprotegidos que correm entre plataformas em busca da próxima fatia de trabalho por peça? (KRAMER, 2017 apud SUNDARARAJAN, 2013)

Sobre esta questão, Schor (2016) lembra que a introdução da economia compartilhada se dá num momento de desemprego e deterioração das relações de trabalho crescentes nos Estados Unidos. Tal fenômeno, nada distante da realidade brasileira, tornaria difícil identificar se a precarização do trabalho seria inerente às novas formas de compartilhamento ou uma condição transitória decorrente das condições econômicas atuais.

Nesse contexto, a autora também questiona se os impulsos que movem as pessoas a compartilhar tempo, carros e apartamentos estariam baseados na confiança e desejo de torna-los úteis ou no desespero dada a dificuldade de obter renda. Desta maneira, acrescenta que o potencial de plataformas que ligam pessoas a pessoas (P2P) em gerar benefícios mútuos seria maior que as que ligam empresas a pessoas (B2P).

Em outra direção, Souza e Lemos (2016) apontam que conceitos, práticas e avanços da economia compartilhada têm implicações relevantes sobre a forma como as relações jurídicas se estabelecem em tais contextos:

De um lado, é preciso perceber como esse fenômeno promove o uso eficiente dos bens e, conseqüentemente, atende às demandas relativas à sua função social, conforme reconhecidas pela legislação. Adicionalmente, o uso da tecnologia da informação aperfeiçoa a prática da transparência nas relações contratuais, promovendo um fortalecimento dos ditames da boa-fé objetiva. A tutela da confiança é assim aprimorada lado a lado com o desenvolvimento de novos mecanismos que permitem às partes pactuarem de modo claro e informado. (SOUZA; LEMOS, 2016)

Para os autores, os mecanismos de avaliação e a disponibilidade de informações de forma transparente entre tomadores e prestadores de serviços em plataformas colaborativas de transporte ajudaria a torná-los mais cientes das relações de comércio e produção nas quais estão inseridos. Ou seja, poderiam teoricamente também atuar como um atenuante da mistificação que encobre a existência de trabalho não pago.

Por fim, a literatura que investiga modelos de negócios da economia compartilhada do *delivery* o associa, via de regra, a dois conceitos chave da economia compartilhada tal como se popularizou em empresas como Uber e Airbnb: o *crowdsourcing* e o *crowd-labor*⁴. Ambos envolvem o uso de plataformas tecnológicas que conectam a oferta, na forma de uma multidão (*crowd*) de trabalhadores conectados, e a demanda, na forma de uma série de tarefas disponíveis, por trabalho. Uma forma variante do já conhecido *outsourcing*⁵ (OLIVEIRA, 2014).

⁴ *Crowd-labor* é o termo utilizado pelo autor para designar as relações de trabalho que envolvem *crowdsourcing* ou economia compartilhada.

⁵ Autores como Costa (2017) têm considerado o *outsourcing* como sinônimo de terceirização ou subcontratação, e o associam à precarização das condições de trabalho.

Desta maneira, tem sido frequente a utilização do conceito de *crowdsourced delivery* para descrever modelos de negócio que operam repassando entregas para um grupo de transportadores conectados a uma plataforma interativa em trabalhos como os de Rougès e Montreuil (2014) e Arslan *et al.* (2016). Para o contexto do presente trabalho, no entanto, optou-se pela tradução livre do termo como economia compartilhada do *delivery*.

3 A ECONOMIA COMPARTILHADA DO *DELIVERY* EM CURITIBA

A investigação acerca da mistificação da forma salário e seus efeitos para um contexto específico exige a prévia caracterização dos trabalhadores envolvidos e da atividade realizada bem como das relações de produção e classe subjacentes. Desta maneira, a terceira seção deste trabalho apresenta e discute os principais resultados obtidos através da pesquisa de campo empreendida descrita nos apêndices 1 e 2.

Não obstante, verifica-se a necessidade de esclarecer ao longo da exposição que critérios e evidências embasam: a) a classificação de determinadas dinâmicas do setor de *delivery* de Curitiba enquanto economia compartilhada; b) a suposição de que os trabalhadores e capitalistas desta atividade são alvos potenciais do efeito mistificador da forma-salário.

Ao longo da exposição optou-se por omitir os nomes de empresas, empresários e entregadores uma vez que aceitaram participar das entrevistas sob tal condição. Adicionalmente, tal precaução visa atenuar os efeitos de eventuais conflitos de interesse que envolvam a publicação do presente trabalho considerando que o autor fez uso do método de observação direta participante.

3.1 MODELO DE NEGÓCIOS E TRABALHO CONCRETO

De acordo com Rougès e Montreuil (2014) existem plataformas de *crowdsourced delivery* conectando pessoas que queiram enviar uma encomenda e alguém disposto a levá-la (P2P, *peer to peer*) e empresas que precisem de transporte a outras que possam compartilhar seu sistema de transportes (B2B, *business to business*), mas o modelo de negócios mais comum seria o B2C (*business to customer*) organizado em 2 formatos principais:

- O consumidor faz o pedido para um estabelecimento comercial que repassa a entrega aos entregadores de uma plataforma de economia compartilhada parceira.
- O consumidor faz o pedido diretamente na plataforma de economia compartilhada, que aloca a tarefa de buscar o pedido em algum estabelecimento comercial e levá-lo até o cliente entre seus entregadores disponíveis.

Para efeitos do presente trabalho foram analisadas apenas empresas que operam via B2C. Ao longo das entrevistas percebeu-se que alguns proprietários de plataformas de economia compartilhada utilizam a sigla B2B para se referir ao primeiro tipo de B2C descrito na literatura uma vez que, de seu ponto de vista, o estabelecimento comercial se torna então seu cliente.

De forma geral, no entanto, Rougès e Montreuil (2014) relatam que a despeito de particularidades de cada plataforma utilizada (e.g. se possui *software* que direciona automaticamente as entregas) o *crowdsourced delivery* opera através das seguintes etapas:

1. Um consumidor descreve seu pedido.
2. Uma tarefa é criada na plataforma.
3. Consumidor, estabelecimento de origem e entregador são conectados à tarefa.
4. O entregador faz a entrega.
5. As partes entram em contato se necessário.
6. O entregador é avaliado na plataforma pelo consumidor e pelo estabelecimento comercial.

Não obstante, as entrevistas realizadas junto a 3 proprietários de plataformas de *delivery* por aplicativos revelaram alguns dos motivos que os levam a se considerar empreendimentos de economia compartilhada através dos trechos abaixo transcritos:

- a) *“Nos consideramos uma empresa de economia compartilhada porque o entregador faz o horário dele. Economia compartilhada acontece entre alguém que tem uma capacidade ociosa, por exemplo alguém que já tem uma bicicleta e pedala de graça e tem tempo ocioso, se cadastra em um aplicativo e consegue ganhar para fazer trajetos. É a conexão entre recursos disponíveis e necessidades.”*
- b) *“Somos uma empresa de economia compartilhada porque trabalhamos com conceitos como fácil geração de renda, economia participativa, geração colaborativa de renda etc. Tem um fator social porque ajudamos quem*

eventualmente está desempregado, tem tempo livre e tem um veículo a fazer um pouco de grana”.

- c) *“Nos consideramos uma empresa de economia compartilhada porque outras empresas semelhantes também se consideram, mas eu não saberia dizer exatamente o que ela é. Não me aprofundei no assunto. Acho que o significado de economia compartilhada não foi bem elaborado ainda. Cada plataforma como Uber, Airbnb entre outras usou o termo de forma diferente para seu modelo de negócios”.*
- d) *“Somos uma startup porque nosso custo fixo é muito baixo, nossa receita pode quintuplicar e o custo fixo não vai crescer quase nada”.*

Consoante, a fim de delimitar o horizonte inicial de análise, num primeiro momento optou-se por definir os entregadores da economia compartilhada do *delivery* como aqueles que utilizam aplicativos para *smartphones* que os conectem aos estabelecimentos comerciais, empresas proprietárias da tecnologia de compartilhamento e/ou aos consumidores finais na realização de seu trabalho concreto. Aspectos referentes a modelos de remuneração e contratação, vínculo empregatício e relações de classe serão discutidos mais adiante.

Neste íterim, as atividades que constituem e caracterizam o trabalho concreto são:

1. Deslocamento até a região próxima aos pontos de coleta.
2. Deslocamento até o local de coleta.
3. Efetuar, conferir e/ou ajustar o pedido de acordo com a solicitação do cliente e realizar eventuais pagamentos.
4. Receber e acondicionar o pedido para o transporte.
5. Deslocar-se do ponto de coleta ao ponto de entrega.
6. Entregar o pedido para o cliente final e receber eventuais pagamentos.
7. Reportar na plataforma a execução de cada uma das etapas anteriores e eventuais não conformidades.
8. Abastecer com combustível e efetuar reparos no veículo sempre que necessário.

Desta maneira, o grau de eficiência e intensidade do trabalhador é dado pela maneira com a qual ele cumpre tais etapas utilizando os meios de produção e insumos necessários. Assim, os materiais necessários à realização das entregas são:

- Veículo e acessórios de segurança e identificação.
- Equipamento eletrônico portátil com acesso à internet, telefonia móvel e aos aplicativos utilizados.
- Mochila, alforje, malote, baú, compartimento ou bagageiro para transporte do pedido.
- Documentos e eventualmente uniformes de identificação pessoal.
- Meios de pagamento e recebimento de valores.

No caso da economia compartilhada do *delivery*, é usual que tais equipamentos sejam considerados propriedade dos entregadores. Em parte, isso ocorre pela própria natureza da atividade, uma vez que já era usual que entregadores utilizassem seus próprios veículos muito antes de se falar em economia do compartilhamento. Nesse sentido, as convenções trabalhistas costumam exigir que o contratante pague uma taxa por entrega a título de aluguel ou auxílio manutenção do veículo.

Por outro lado, a lógica de “tornar útil um recurso ocioso” alterou as práticas relativas à necessidade de compensações pelo uso de materiais privados do entregador. É o caso de plataformas nas quais os entregadores têm que pagar uma taxa de adesão a fim de receber itens como mochilas, uniformes, meios de pagamento etc. e não recebem qualquer valor relativo ao aluguel ou arrendamento de seus veículos. Tais diferenças entre as práticas adotadas pelas empresas serão apresentadas pormenorizadamente na descrição dos modelos de remuneração identificados a partir das entrevistas.

No que concerne à mensuração da eficiência com a qual o trabalho concreto gera valores de uso, as entrevistas com entregadores, empresários e representante sindical foram praticamente consensuais ao considerar as “características de um bom entregador” como sendo:

- Cortesia, pessoalidade, simpatia e boa apresentação no relacionamento com restaurantes e consumidores.
- Agilidade nos deslocamentos e ao contornar e reportar imprevistos.
- Comprometimento e pontualidade no cumprimento de cada etapa de trabalho.

Nesta direção, as tecnologias utilizadas permitem que os entregadores tenham sua performance monitorada ao longo de seus deslocamentos ao reportar a conclusão de cada etapa bem como a partir das avaliações e *feedbacks* de consumidores e restaurantes. O grau de transparência com o qual as informações apuradas são compartilhadas com entregadores e clientes ou reservadas exclusivamente ao uso dos proprietários das plataformas varia de modelo para modelo de operação.

3.2 MODELOS OPERACIONAIS E DE REMUNERAÇÃO

As entrevistas com entregadores e representantes das empresas permitiram identificar 11 modelos de remuneração com características operacionais específicas descritos na sequência e resumidos no Quadro 1. Vale ressaltar que algumas das empresas do setor praticam mais de um modelo de remuneração, e que alguns modelos operam via cooperativas ou entregadores autônomos.

Modelo A - Descrição: Modelo celetista que atua conforme convenção coletiva do sindicato (SINTRAMOTOS, 2016). Embora o sindicato também seja responsável por entregadores que utilizem bicicletas e carros, as regras da convenção foram escritas quase que integralmente considerando a dinâmica de entregas via motocicletas. A remuneração mínima é de R\$ 5,21 por hora com piso salarial de R\$ 1.147,17 e adicionais de hora extra e periculosidade de 60% e 30% respectivamente sobre o salário base para motociclistas. Quando o veículo é do entregador, paga-se um valor de R\$ 3,87 por hora ou uma diária de R\$ 25,65 correspondente à locação do veículo. Independente do valor cobrado pela empresa, a parte do valor a ser paga por cada entrega ao empregado será, no mínimo, de R\$ 5,70 para entregas até 3 km de raio de distância ao ponto de destino, de R\$ 8,70 para entregas até 5 km e R\$ 12,00 para até 7 km. Para entregas acima de 7 km a negociação será entre as partes. O entregador tem direito a seguro de vida e a todos os benefícios da

contratação CLT. As plataformas de compartilhamento utilizadas neste modelo são contratadas pelo próprio restaurante.

Modelo B - Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e apenas com ciclistas entregadores sem vínculo CLT. A remuneração é de R\$ 9,75 por hora à disposição de um restaurante que faz uso do sistema, sendo que a plataforma cobra dos entregadores uma taxa de 35% do valor pago pelo cliente (restaurante). A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador, mas a plataforma contribui com R\$ 0,40 por entrega para despesas de manutenção. São distribuídos prêmios para o “entregador do mês” conforme seu desempenho ou estratégias de fidelização desenhadas pelos proprietários.

Modelo C - Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e entrega apenas com ciclistas entregadores. A remuneração básica é de R\$ 5,95 por hora à disposição dos restaurantes (e eventualmente escritórios) que fazem uso da plataforma com vínculo CLT e adicional variável de R\$ 1,00 por entrega. A plataforma não cobra dos entregadores taxas sobre valor pago pelo cliente (restaurante). A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador, mas a plataforma oferece uma ajuda de custo de R\$ 150,00 mensais para tal finalidade.

Modelo D - Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e entrega com bicicletas, motos e carros. A remuneração base por entrega é de R\$ 2,50 por km de distância entre o ponto de coleta e o destino final com taxa mínima de R\$ 6,99. A plataforma ocasionalmente eleva a tarifa em ao menos 10% para o cliente final quando há excesso de demanda em relação à frota disponível para incentivar entregadores a ficarem disponíveis e clientes a adiar a compra. O cliente final pode adicionar uma gorjeta de até R\$ 5,99 pelo aplicativo. Entregadores têm preferência na alocação de entregas conforme localização, veículo utilizado, desempenho/avaliações e reserva de horário (compromisso de disponibilidade por 3 a 6 horas ininterruptas). Caso um entregador agende e cumpra um período de 6h disponível e ganhe menos de R\$ 40,00 a plataforma completa seu rendimento até chegar a tal valor mínimo. São distribuídos prêmios e bônus mensalmente para entregadores melhor avaliados. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador. O

entregador paga uma taxa de adesão à plataforma de R\$ 119,90 descontada de seus rendimentos e não possui vínculo CLT.

Modelo E - Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e entrega apenas com ciclistas entregadores. A remuneração base é de R\$ 2,08 pela retirada do pedido, R\$ 0,98 pela entrega e R\$ 0,88 por Km de distância entre o ponto de coleta e o destino final com taxa mínima de R\$ 5,00 por entrega. A plataforma cobra dos entregadores uma taxa de 25% (carros), 30% (motocicletas) e 35% (bicicleta) do valor pago pelo cliente final. A plataforma ocasionalmente eleva a tarifa por km em ao menos 10% para o cliente final quando há excesso de demanda em relação à frota disponível para incentivar entregadores a ficarem disponíveis e clientes a adiar a compra. Entregadores têm preferência na alocação de entregas conforme localização, veículo utilizado e desempenho/avaliações. Eventualmente é oferecido algum bônus promocional pontual atrelado a quantidade de entregas. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador. O entregador paga uma taxa única de adesão à plataforma de R\$ 80,00 descontada de seus rendimentos e não possui modelo CLT.

Modelo F – Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e apenas com ciclistas entregadores sem vínculo CLT. Remuneração de R\$ 12,00 para entregas até 3km mais R\$ 1,60 por km adicional e R\$ 2,00 por ponto de coleta intermediário. A plataforma cobra dos entregadores uma taxa de 35% do valor pago pelo cliente (restaurante). A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador, mas a plataforma contribui com R\$ 0,40 por entrega para despesas de manutenção. São distribuídos prêmios para o “entregador do mês” conforme seu desempenho ou estratégias de fidelização desenhadas pelos proprietários.

Modelo G - Descrição: Modelo que opera via aplicativo de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e entrega apenas com ciclistas entregadores sem CLT. A remuneração base é de R\$ 9,90 por ponto de parada para coleta ou entrega à disposição dos estabelecimentos comerciais que fazem uso da plataforma mais R\$ 1,00 por entrega. A plataforma cobra uma taxa de 50% sobre o valor pago pelo cliente (restaurante) aos entregadores. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador.

Modelo H - Características: Modelo que opera via aplicativos de plataforma própria de economia compartilhada para *smartphones* e entrega apenas com motocicletas. São praticados outros modelos muito semelhantes a este na cidade e que foram, no entanto, incluídos neste grupo a despeito de pequenas diferenças nas taxas praticadas. Remuneração de R\$ 9,90 para entregas até 3km e 14,90 até 5km do ponto de coleta. A plataforma cobra dos entregadores uma taxa de 8% da remuneração. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador. Algumas plataformas do modelo fornecem e incentivam o uso de uniformes, adesivos e mochilas identificados com sua logomarca através de bônus quinzenais de até 50 reais.

Modelo I - Descrição: Modelo operado por grupos informais de ciclistas autônomos que divulgam seus serviços via mídias sociais e cartões de visita e organiza suas operações via *Whatsapp* e telefone celular. Remuneração mínima de R\$ 4,00 para entregas até 5km de distância do ponto de coleta e R\$ 2,00 por km adicional. A depender do cliente e do estabelecimento são realizados acordos específicos que podem chegar a R\$ 12,00 para entregas até 3km do centro da cidade com R\$ 2,00 por km adicional. O valor é repassado integralmente para o entregador, mas os custos administrativos, quando existem, são rateados entre os entregadores ou realizados de forma individual. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador. Os entregadores utilizam alforjes e bagageiros próprios ou mochilas térmicas adquiridas ao se cadastrar em plataformas de economia compartilhada dos modelos B, D, E, F e G.

Modelo J - Descrição: Modelo operado por cooperativas de entregadores autônomos que rateiam os custos de gestão da plataforma da cooperativa, marketing etc. São firmados acordos específicos de horários e preços por entrega por estabelecimento comercial. Os valores por entrega partem de R\$ 12,00 variando conforme a distância. O valor é repassado integralmente para o entregador, mas os custos da plataforma são rateados entre os participantes. A aquisição e manutenção do veículo são responsabilidade do entregador.

Modelo K - Descrição: Modelo operado por motociclistas autônomos que oferecem seus serviços a estabelecimentos comerciais emitindo recibos simples, recibos de autônomo ou nota fiscal de microempreendedor. As plataformas utilizadas são fornecidas ou indicadas pelo próprio restaurante. Os valores cobrados

variam consideravelmente, mas o modelo mais comum é composto por uma diária de R\$ 25,00 mais a taxa de entrega seguindo uma tabela de bairros de destino cujos valores variam de R\$ 3,00 a R\$ 35,00.

A respeito da diversidade de formas de remuneração e operação praticadas, um dos empresários entrevistado apontou duas possíveis causas nas falas abaixo transcritas:

- a) *“Hoje cada empresa está olhando para uma fatia de mercado, umas mais para restaurante, outras pegam também farmácia, umas focam em B2C, outras B2B. Isso faz com que a competição por clientes ainda não seja tão grande e cada uma adote um modelo de operação e remuneração”.*
- b) *“A transição da relação entregador/restaurante para entregador/empresa tende a ser cada vez mais forte porque dá segurança para o restaurante. Esse processo só não está mais acelerado por causa da crise. Alguns restaurantes ainda preferem pagar um entregador por fora para fazer as entregas do que pagar um pouco mais para um aplicativo. Mas para restaurantes maiores, que já trabalhavam com entregador CLT a crise acelerou a transição para empresas e aplicativos”.*

QUADRO 1 - RESUMO DOS MODELOS DE *DELIVERY* EM CURITIBA

Modelos	Características					
	Taxa adesão na plataforma	Vínculo trabalhista	Tipo de veículo	Contrapartida pela propriedade ou manutenção do veículo	Remuneração por hora	Remuneração por entrega/ Km
A	Não	CLT	Moto	Sim	Sim	Sim
B	Não	Informal ou MEI	Bicicleta	Sim	Sim	Não
C	Não	CLT	Bicicleta	Sim	Sim	Não
D	Sim	Informal	Bicicleta, moto e carro	Não	Não	Sim
E	Sim	Informal	Bicicleta, moto e carro	Não	Não	Sim
F	Não	Informal ou MEI	Bicicleta	Sim	Não	Sim
G	Não	Informal ou MEI	Bicicleta	Sim	Não	Sim
H	Sim	Informal ou MEI	Moto	Não	Não	Sim
I	Não	Autônomo	Bicicleta	Não	Não	Sim
J	Não	Cooperativa de autônomos	Bicicleta	Não	Não	Sim
K	Não	Informal ou MEI	Moto	Não	Diária	Sim

Fonte: Elaboração própria

3.3 O PERFIL DOS ENTREGADORES

No que tange ao perfil dos entregadores, o presente trabalho busca identificar elementos que fundamentem considerações posteriores a respeito da presença de elementos intensificadores e atenuantes da mistificação da forma salário e seus efeitos no próximo capítulo. Desta maneira, primeiramente buscou-se traçar

tendências a partir da análise das entrevistas considerando a divisão em modelos de remuneração descritos na seção anterior. E, em um segundo momento, delineou-se critérios que permitiram a identificação de relações de classe e subsunção à luz de teorias jurídicas e categorias marxistas tradicionais já aplicadas em situações semelhantes.

Neste íterim, também serão pontuadas algumas limitações metodológicas enfrentadas pelo autor ao longo da investigação. Se por um lado tais questões dificultaram a execução de uma análise mais conclusiva e consistente, por outro revelam oportunidades para estudos futuros a partir de outras abordagens.

3.3.1 Caracterização e tendências gerais

A pesquisa de Rougès e Montreuil (2014) identificou 3 tipos de entregadores para o contexto dos Estados Unidos: os que fazem das entregas sua atividade principal (profissionais), os que fazem entregas como atividade complementar ou temporária (não profissionais) e aqueles que fazem entregas apenas em seus trajetos usuais entre locais de trabalho, viagens etc. Neste sentido, na pesquisa para Curitiba se identificou apenas a dinâmica entre entregadores profissionais e não profissionais.

Assim, quando perguntados a respeito do perfil dos entregadores, os empresários entrevistados forneceram as seguintes informações relevantes através dos trechos de respostas abaixo transcritos⁶. Sobre o fato de que cada vez mais entregadores trabalham com mais de um aplicativo as considerações dos proprietários também são importantes para entender a forma como enxergam os entregadores no contexto da economia compartilhada.

- a) *“80% dos entregadores têm até 25 anos (estudantes ou não), 30% são universitários, a maioria não tem outra profissão ou porque perdeu o emprego ou porque ainda não entrou no mercado de trabalho. Em geral é uma*

⁶ Dois dos empresários em questão são proprietários de empresas que operam apenas com bicicletas enquanto o outro também faz uso de carros e motos na sua plataforma. Tal fato provavelmente enviesou consideravelmente o teor das respostas transcritas.

gurizada, mas tem o pessoal de cooperativa que é um pouco mais velho, chega até a 30 anos.”

- b) “O perfil de entregadores é muito amplo, tem desde o pessoal passando pelo 1º emprego até o cara com 50 anos passando por um período sabático, de universitários a ciclistas viajantes, mas o mais comum é o pessoal abaixo de 30 anos”.*
- c) “O perfil do entregador é em geral de pessoas de 18 a 35 anos que querem ganhar uma renda extra, 70% tem ou está cursando ensino superior. Cerca de 90% tem outra ocupação”.*
- d) “A entrada de mais empresas no mercado também torna o serviço mais conhecido para nossos clientes internos, os entregadores. Gera mais mão de obra, que é o principal desafio nosso”.*
- e) “O grande desafio daqui para frente para as empresas do setor vai ser entender os movimentos de mão de obra e como se posicionar em relação a eles em cada cidade. Em cada cidade existem diferentes perfis de cultura, interesses e objetivos que demandam políticas específicas. Há uns anos atrás tínhamos que recrutar entregador de bicicleta com panfleto cool⁷ para universitários que já tinham feito intercâmbio, e hoje já tem que lidar com um pessoal que está desempregado”.*
- f) “Nosso maior desafio é como fidelizar entregadores, mas ao mesmo tempo não acreditamos que este seja um serviço para seguir carreira. Diferente de outras plataformas, a maior parte de nossa base não é composta por entregadores profissionais que querem seguir esta carreira”.*
- g) “Acreditamos que fazer entregas por aplicativos é uma atividade para períodos muito pontuais da vida de uma pessoa, períodos de transição na carreira ou vida pessoal”.*
- h) “Ainda não sabemos se isso de entregadores com vários aplicativos instalados será vantajoso, por enquanto não era nosso público alvo. Por*

⁷ A palavra “cool” foi utilizada pelo entrevistado a fim de caracterizar o panfleto como moderno e atraente.

enquanto consideramos que o ideal para nós é que o entregador não tenha tanta rotatividade e que trabalhe com exclusividade, apesar de não podermos obrigar ninguém a isso”.

- i) *“O fato de o entregador ter mais de um aplicativo instalado no celular é positivo, porque garante que ele esteja na rua para todos mesmo quando a demanda está baixa. É um problema quando o entregador fica desmotivado e não sai mais de casa por falta de entrega enquanto uma empresa está ainda ajustando sua escala e entrada em um mercado”.*

Analisando as respostas dos empresários é possível perceber que tem sido um desafio para as plataformas compatibilizar a operacionalidade de um modelo de negócios dito compartilhado com os movimentos, anseios e motivações dos entregadores ofertantes de força de trabalho. Conversas informais empreendidas ao longo da observação direta participante junto a donos de estabelecimentos comerciais que possuem sua própria frota de entregadores também se situaram nesta direção. A maior parte deles relatou dificuldades em conciliar o comprometimento e a confiabilidade de um entregador diante dos movimentos de mão de obra gerados pelo aumento do emprego informal com aplicativos.

A fim de prosseguir com a apresentação das tendências apuradas nas pesquisas de campo, os principais resultados das entrevistas com 40 entregadores relativos ao seu perfil foram sintetizados na tabela 2. Detalhes sobre a metodologia empregada para a obtenção das informações foram compilados no Apêndice 1.

TABELA 2 - PERFIL DOS ENTREGADORES

Entregador	Veículo	Renda total mensal esperada	Renda mensal esperada com entregas ⁸	Jornada semanal média (h)	Nº de entregas por semana	Outra ocupação	Experiência > 1 ano	Idade	Modelo de remuneração
1	Bicicleta	1.500	1.500	36	50	Estudante	Não	21	D
2	Bicicleta	6.300	1.200	30	36	Empresário	Sim	24	D; E; F; G; J
3	Bicicleta	900	900	28	30	Estudante	Não	18	D
4	Bicicleta	3.600	950	40	35	Auxiliar administrativo	Sim	41	C
5	Bicicleta	1.200	1.200	12	6	Concurseiro	Não	24	E
6	Bicicleta	1.500	1.000	48	40	Bicos	Não	32	C; I
7	Bicicleta	2.000	2.000	48	12	Desempregado	Não	28	E
8	Bicicleta	1.200	1.200	30	42	Soldado	Não	20	D; E; F; I
9	Bicicleta	800	800	24	27	Estudante	Não	20	D
10	Bicicleta	450	450	12	15	Estudante	Não	19	D
11	Bicicleta	1.900	650	18	24	DJ e estudante	Não	22	D; I
12	Bicicleta	10.000	1.500	36	50	Sócio de loja	Não	19	D; E; F; G
13	Bicicleta	1.500	1.500	39	54	Estudante	Não	18	D; I
14	Bicicleta	2.000	2.000	48	12	Ator e estudante	Não	19	E
15	Bicicleta	500	500	36	25	Desempregado	Não	27	E
16	Bicicleta	900	400	30	20	Vigia desempregado	Não	31	E
17	Bicicleta	1.500	1.500	54	60	Desempregado	Não	23	B; E; G; I
18	Bicicleta	750	750	20	25	Estudante	Não	21	D; J
19	Bicicleta	540	540	12	18	Estudante	Não	22	D
20	Bicicleta e Moto	1.600	700	30	30	Técnico em eletrônica (bico)	Não	23	E; L
21	Bicicleta	1.400	1.400	54	60	Desempregado	Não	25	B; E; F; J
22	Moto	2.000	2.000	48	20	Cozinheira desempregada	Não	34	E

⁸ A utilização da renda esperada ao invés da renda corrente procura refletir as promessas de rendimento a partir do crescimento das *startups* que motivam os entregadores a aderir às plataformas. Elas são particularmente da renda efetivamente obtida no caso do modelo E, visto que foi lançado durante a realização das entrevistas com a promessa de dominar o mercado atraindo muitos entregadores iniciantes com expectativas de rendimento irreais.

Entregador	Veículo	Renda total mensal esperada	Renda mensal esperada com entregas ⁸	Jornada semanal média (h)	Nº de entregas por semana	Outra ocupação	Experiência > 1 ano	Idade	Modelo de remuneração
23	Moto	3.200	3.200	46	75	Não	Sim	33	A; D; H
24	Moto	5.500	5.500	72	100	Não	Sim	28	D; E; H; K
25	Moto	2.900	2.900	48	60	Não	Sim	35	A
26	Moto	3.500	3.500	48	90	Não	Sim	30	A; K
27	Moto	3.200	3.200	30	60	Estudante	Não	24	D
28	Moto	3.500	3.500	40	75	Não	Sim	26	H; K
29	Moto	5.000	5.000	60	100	Não	Sim	30	D; K
30	Moto	4.000	3.500	48	75	Bicos	Não	26	H
31	Moto	2.700	2.700	40	60	Não	Sim	33	A
32	Moto	2.700	2.700	40	60	Não	Sim	29	A
33	Moto	4.000	4.000	46	90	Não	Não	24	D; E; H; K
34	Moto	3.200	2.000	30	20	Auxiliar administrativo	Não	33	E
35	Moto	3.000	3.000	36	80	Estudante	Não	23	D; K
36	Moto	2.500	2.500	30	60	Vendedor	Não	35	D
37	Carro	1.300	1.300	18	30	Estudante	Não	24	D
38	Carro	3.200	900	12	20	Motorista	Não	33	E
39	Carro	2.600	2.600	36	48	Não	Não	36	D
40	Carro	3.000	1.300	20	30	Estudante	Não	23	D; E

Fonte: Elaboração própria

A heterogeneidade de modelos de remuneração e dos veículos utilizados faz com que a amostra seja insuficiente para, por si só, delinear um perfil estatisticamente representativo dos entregadores para cada modelo de remuneração. Isso porque o modelo C, por exemplo, conta com apenas 2 representantes na amostra sendo que um deles também trabalha no modelo I, enquanto o modelo D tem 20 representantes. Mesmo que tais discrepâncias reflitam em parte as diferenças entre o tamanho das populações de representantes de cada modelo, as subamostras tornam qualquer resultado estatístico numérico pouco significativo.

No entanto, a comparação de tais resultados com os levantamentos realizados nas demais entrevistas e na observação participante permitem traçar

algumas tendências aparentes que poderão ser testadas estatisticamente em trabalhos futuros:

- Entregadores que utilizam a bicicleta tendem a ser mais jovens e a esperar uma renda menor por hora dedicada às entregas que os que utilizam veículos com motor.
- Boa parte dos entregadores não possuem vínculo CLT (todos exceto os modelos A e C), com tendência a apresentar menos de um ano de experiência no ramo e a possuir ocupações complementares. Ou seja, provavelmente sequer possuem a perspectiva de recompor todo o seu CRFT por meio da atividade, e sim apenas complementar sua renda temporariamente.
- Estudantes tendem a se concentrar no modelo D e a auferir 100% de seus rendimentos realizando entregas.
- Desempregados aparentam concentrar-se no modelo E.
- Os entregadores tendem a procurar trabalhar em mais de um modelo mesmo quando têm CLT.

3.3.2 Subsunção e relações de classe

Embora seus efeitos mistificadores afetem, com maior ou menor intensidade, tanto trabalhadores quanto capitalistas e classes intermediárias, falar em forma salário exige que se identifique uma categoria de empregados assalariados nas relações capital-trabalho. Nesse sentido as plataformas de economia compartilhada têm gerado narrativas antagônicas como as apuradas nas entrevistas com empresários e com o presidente do SINTRAMOTOS.

De um lado, os 03 empresários consultados fizeram declarações como as abaixo destacadas defendendo que os entregadores não seriam empregados das plataformas:

- a) *“Os entregadores não são empregados porque não precisam cumprir hora e não precisam aceitar a entrega. O compromisso vem depois que aceitou a entrega e é com o cliente final. Isso tudo fica claro, todos estão cientes na reunião de ativação e nos termos de compromisso”.*

- b) *“O papel da empresa que tem o aplicativo é achar pessoas que tem um veículo à disposição para entregar o que alguém precisa. Então tanto quem pede quanto o entregador são clientes da plataforma. O entregador usa a plataforma e para isso existe um custo de um percentual do que quem pede paga, e não ao baixar o aplicativo”.*
- c) *“Os entregadores são considerados usuários da plataforma, não são nem clientes nem funcionários”.*
- d) *“É difícil dizer se o entregador é um colaborador, um usuário ou cliente, a própria justiça não sabe direito como chamar. Para mim é como quem usa o computador para se divertir jogando e de repente descobre que pode ganhar dinheiro com isso”.*

Cacá Pereira, presidente do sindicato e vereador do município de Curitiba, por sua vez, enfatizou através das respostas abaixo transcritas que:

- a) *“Tem situações em que se cria aplicativo para descaracterização de vínculo. Quem está vendendo o serviço é a empresa, não o entregador. O cliente não ligou para o entregador, a empresa está no meio. O contato por telefone (tanto faz se ligação ou aplicativo) é feito para a empresa e a empresa chama quem está ligado a ela. Para ser autônomo precisa vender o serviço para o restaurante ou cliente final.”*
- b) *“O entregador é subordinado porque temos vários relatos de empresas que exigem que o entregador tenha que atender em determinada região, que se aceite a entrega, que se atenda de acordo com padrões da empresa etc. senão vai ser penalizado de alguma forma. Diminuem a preferência pelas entregas, suspendem ou desligam do aplicativo. E perante a lei se há subordinação há vínculo, e se não houver é descaracterização de vínculo trabalhista. As empresas estão funcionando assim porque de 100 que trabalham nem 10 reclamam. A partir do momento que você põe um critério para contratar alguém você é o contratante.”*
- c) *“Tem empregador que faz vínculo, mas por fora faz um acordo com o entregador para ratear os ganhos por entrega entre ambos de acordo com algum percentual.”*

- d) *“O entregador sempre é a parte mais frágil na relação capital-trabalho e pode alegar na justiça estava trabalhando pela subsistência, por isso aceitou os termos.”*

Diante deste cenário, o autor optou por recorrer a uma série de analogias que permitam caracterizar os entregadores em termos de subsunção e relações de classe. Neste sentido, primeiramente considera-se o processo produtivo do *delivery* como aquele que transporta o pedido do estabelecimento comercial até o consumidor sabendo que:

O que, porém, a indústria de transportes vende é a própria locomoção. O efeito útil acarretado é indissolivelmente ligado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria de transportes. Pessoas e mercadorias viajam como meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial é, precisamente, o processo de produção efetivado por ele. [...]. Assim, o capital produtivo nele aplicado acrescenta valor aos produtos transportados, formado pela transferência de valor dos meios de transporte e pelo valor adicional criado pelo trabalho de transporte. Esse valor adicional se divide, como em toda produção capitalista, em reposição de salário e em mais-valia (MARX, 1996b, p. 42).

Desta maneira considera-se que o *delivery* acresce valor aos produtos entregues ao consumidor final e que tal valor adicional advém da transferência do valor dos meios utilizados e da força de trabalho do entregador. Resta, no entanto, a questão da propriedade dos meios de produção uma vez que é o principal critério que leva Marx a distinguir as classes trabalhadora e capitalista. O fato de o veículo e diversos equipamentos utilizados serem propriedade dos entregadores faria deles pequenos capitalistas ou autônomos?

Na prática, todavia, as plataformas alocam um conjunto de tarefas (entregas) entre um coletivo de trabalhadores disponíveis de acordo com sua localização e veículo utilizado e determinam as condições objetivas de sua realização. Funcionam, assim, como a maquinaria empregada pelos capitalistas na descrição feita por Marx no capítulo XIII do livro I (1996a) uma vez que condicionam a forma como o trabalho será executado e remunerado, e descaracterizam o trabalho individual ou autônomo. Para além disso, já vêm sendo estudada a introdução de mecanismos que substituam completamente os trabalhadores em setores semelhantes da economia compartilhada, uma vez que a Uber já investe na compra de carros autônomos (G1, 2017).

Assim, apenas no caso dos modelos I, J e K poderiam ser encontrados casos de trabalhadores autônomos. Isso porque, em tais casos, os próprios entregadores

oferecem seus serviços a estabelecimentos comerciais e consumidores a partir de plataformas próprias e aplicativos comuns de comunicação (ex. *Whatsapp*). Nos demais modelos, a posse dos veículos e equipamentos por si não permite que o entregador escolha uma dinâmica de entrega diferente dos padrões impostos por cada plataforma ou empregador. Ainda que possa se recusar a fazer uma entrega, tal escolha muitas vezes faz com que o trabalhador seja punido ao perder a preferência na alocação de entregas futuras.

Consoante, ao analisar o modelo *home office* em termos de subsunção Neto A. (2016) lembra que, no livro *III d'O Capital*, Marx (1996c, p. 269) declara:

O capital não é uma coisa, mas determinada relação de produção, social, pertencente a determinada formação sócio-histórica que se representa numa coisa e dá um caráter especificamente social a essa coisa. O capital não é a soma dos meios de produção materiais e produzidos. O capital são os meios de produção transformados em capital, que, em si, são tão pouco capital quanto ouro ou prata são, em si, dinheiro. São os meios de produção monopolizados por determinada parte da sociedade, os produtos autonomizados em relação à força de trabalho viva e às condições de atividade exatamente dessa força de trabalho, que são personificados no capital por meio dessa oposição.

Desta maneira, os entregadores tampouco poderiam ser considerados como detentores de capital apenas por serem os proprietários de alguns meios de produção. E o fato de alguns modelos, com destaque para o modelo A, que segue a convenção do sindicato, estipularem contrapartidas específicas (arrendamentos, aluguéis ou contribuições para a manutenção) pelo uso de um veículo do entregador apenas reforça que, durante a jornada de trabalho, as empresas proprietárias das plataformas se reservam o direito de determinar as condições materiais objetivas de sua utilização.

Não obstante, esta realidade material se reflete também em concepções jurídicas como as apresentadas nas dissertações de mestrado de Rodrigues (2011) e Kramer (2017) visto que suas análises partem da premissa de que:

A subordinação é um conceito dinâmico, tal como devem ser em geral os conceitos jurídicos, pois, caso contrário, perdem o contato com a realidade social a que visam exprimir e equacionar. A evolução das relações entre o capital e o trabalho, a tecnologia, a reestruturação produtiva e a globalização não podem ser ignoradas na evolução do conceito de subordinação. O uso das novas tecnologias, como os sistemas informáticos, atenua, transforma ou até mesmo elimina a dependência do empregado às ordens diretas do empregador. [...] Uma análise superficial do

teletrabalho⁹ pode induzir a erro, no sentido de considerar que esta moderna forma de organização do trabalho permite uma autonomia absoluta, de modo a afastar a nota de subordinação jurídica da relação. No entanto, muitas vezes esta autonomia é mais aparente do que real. (RODRIGUES, 2011)

Nesta direção, adaptou-se os critérios utilizados por Frazão¹⁰ (2016 *apud* KRAMER, 2017) a partir de recentes julgamentos de reclamações trabalhistas de motoristas da Uber para o contexto das condições objetivamente observadas na economia compartilhada do *delivery* conforme descrita nas seções anteriores. Assim, por analogia, considera-se que envolvem relações empregatícias com subsunção do trabalho ao capital os modelos baseados em plataformas de empresas que adotem uma ou mais das práticas abaixo enumeradas:

1. Entrevistar e/ou recrutar entregadores.
2. Controlar as informações essenciais dos envolvidos na prestação de serviços, sejam o entregador, o consumidor ou o estabelecimento comercial.
3. Limitar consideravelmente a liberdade de escolha dos entregadores em aceitar viagens e/ou não cancelar viagens, assegurando a eficácia desta limitação por meio da desconexão ou queda na preferência para o direcionamento de entregas dos entregadores que violarem tais obrigações;
4. Definir uma rota padrão e calcular o valor da entrega com base nela sem oferecer a possibilidade de o entregador negociar um valor maior com o cliente;
5. Impor inúmeras condições aos entregadores (como escolha limitada de veículos e equipamentos aceitáveis), assim como instruir entregadores sobre como fazer o seu trabalho e, de diversas maneiras, controlá-los na execução dos seus deveres;
6. Sujeitar entregadores, por meio do sistema de avaliações (*rating*), a determinados parâmetros que ensejarão procedimentos gerenciais ou disciplinares;

⁹ Tanto a dissertação de Rodrigues (2011) quanto o artigo de Neto A. (2016) consideram “teletrabalho” como sendo qualquer atividade realizada fora da sede física da empresa contratante.

¹⁰ FRAZÃO. A. A decisão do Reino Unido sobre os motoristas da Uber. O que ela nos ensina? Disponível em: <<http://jota.info/colunas/constituicao-empresa-emercado/decisao-reino-unido-sobre-os-motoristas-da-uber-o-que-temosaprender-com-ela-01112016>>. 2016

7. Determinar questões sobre descontos das remunerações, muitas vezes sem sequer envolver o entregador cuja remuneração será afetada.
8. Se reservar o poder de alterar unilateralmente os termos contratuais em relação aos motoristas.

Sob tais condições, apenas os modelos “I”, “J” e “K” foram considerados realmente baseados em trabalho autônomo ou cooperativo. Nos demais sistemas, ou o vínculo CLT já é praxe ou a realidade é muito semelhante à dos motoristas da Uber visto que a adesão às plataformas está condicionada ao estabelecimento unilateral dos preços e procedimentos sob os quais a prestação de serviços deve ser conduzida.

Em termos de relações de classe, utiliza-se aqui a abordagem marxista conforme descrita por Neto N. e Germer (2013). Segundo os autores, considera-se como assalariados ou exército ativo “todos os trabalhadores assalariados do setor público (estatutários e militares) e do setor privado (formais e informais)”. Desta maneira, uma vez que se enquadram como empregados formais (modelos A e C) e informais (modelos B, D, E, F, G e H), entende-se que boa parte dos entregadores da economia compartilhada do *delivery* de Curitiba se encontram em relações de produção que podem ser analisados enquanto fontes dos impactos diretos da mistificação da forma salário.

4 A MISTIFICAÇÃO E SEUS IMPACTOS NO SETOR

De acordo com a lógica apresentada nas seções anteriores, foi possível caracterizar os entregadores que atuam através dos modelos de remuneração A a H como exército ativo assalariado, o que, por si só, já implica em assumir a existência da influência direta do efeito mistificador da forma salário em tal contexto. A sequência da presente investigação, no entanto, também se ocupou de tentar identificar:

- a) Eventuais fatores atenuantes ou intensificadores da mistificação que oculta a existência de trabalho não pago imbricados nas práticas de remuneração dos 11 modelos.
- b) Eventuais efeitos indiretos sobre os trabalhadores dos sistemas baseados em trabalho autônomo.
- c) A percepção das consequências típicas do uso da forma salário por parte dos entregadores.

Sobre a primeira questão, considera-se que as práticas encontradas em alguns dos modelos de remuneração teriam o potencial de atenuar o efeito da mistificação. Como exemplos podemos citar:

- O fato de que muitas empresas descontam um percentual dos valores que aparecem como “preço da entrega” cobrado dos clientes. Nesse sentido foram frequentes nas respostas dos entregadores afirmações como “A empresa tira X% do que eu ganho, pura exploração”. Quando perguntados, no entanto, se seria justo ficarem com todo o valor da entrega, em geral respondiam que algum repasse era necessário a fim de manter a operação da plataforma.
- O fato de que ao trabalhar com vários modelos de entrega, os entregadores rapidamente percebem que existem diferenças substanciais entre as remunerações praticadas por cada um deles para uma mesma entrega.
- Os entregadores podem facilmente acessar o site ou aplicativo utilizado pelos clientes e simular ou solicitar entregas, o que diminui sua alienação em relação ao resultado de seu trabalho.

- Os entregadores podem perguntar para funcionários ou proprietários de estabelecimentos comerciais quanto pagam ao todo pela entrega e eventualmente firmar acordos para a realização de entregas como autônomos.

Por outro lado, como potenciais intensificadores da mistificação temos:

- O fato de o valor variar conforme a quilometragem percorrida intensifica a sensação de que todo o trabalho realizado é pago.
- O fato de se sentir proprietário dos próprios meios de produção e autônomo em relação aos horários de trabalho faz com que o entregador sinta que “é seu próprio chefe” e o uso de termos como “taxa de entrega” mistifica em si a já mistificadora forma “salário por peça”. Nesse sentido, tem a sensação de que as entregas são “um negócio entre empresários”.
- Narrativas que associam o trabalho com entregas a uma “renda extra” cultivadas por entregadores e plataformas ocultam o fato de que muitas vezes ela é apenas uma tentativa de atingir o CRFT uma vez que os salários de outras atividades se encontram num patamar abaixo dele. Não obstante, também mistifica o fato de que o trabalho com as entregas também gera necessidades adicionais de recomposição da FT.
- O pagamento de uma taxa de adesão ao sistema faz com que o entregador se sinta como cliente da plataforma.
- No caso dos capitalistas, o modelo *startup* de economia compartilhada faz parecer que o custo marginal baixo decorre apenas dos investimentos em tecnologia e não da apropriação de trabalho não pago e dos efeitos da forma salário por peça sobre a intensificação do trabalho.

Não obstante, também se pode notar que os efeitos da mistificação tornam empreendimentos que sigam a dinâmica capitalista tradicional potencialmente mais competitivos dada a intensificação do trabalho estimulada pelo uso das formas salário por tempo, por peça e bonificações por metas. Desta maneira, os serviços oferecidos por autônomos sofrem efeitos indiretos decorrentes da mistificação da forma salário uma vez que encontram dificuldades para precificar seus serviços de modo a competir com as empresas tradicionais e garantir a reprodução de sua força de trabalho.

Nesta direção, os principais resultados relativos à mistificação das formas salário por tempo e por peça e seus efeitos, estão resumidos na Tabela 3 e possuem as mesmas limitações em termos estatísticos daqueles apresentados na Tabela 2. Dessa maneira, também serão base para a identificação de tendências quando analisados em conjunto com as informações obtidas de outros grupos de entrevistados e a observação direta participante.

As respostas foram obtidas ao questionar os entregadores a respeito das vantagens e desvantagens dos modelos de remuneração e operação de *delivery* e foram tabeladas seguindo os seguintes critérios relativos a cada esfera de investigação:

a) Prefere receber por tempo ou por entrega?

- “Entrega” se o entregador expressou preferência por remuneração por entrega realizada.
- “Tempo” se o entregador expressou preferência por receber por hora trabalhada. Em várias respostas tal preferência veio acompanhada da ressalva de que a contratação tem que ser com CLT.
- “Misto” se o entregador expressou preferência por trabalhar com ambos os modelos conjuntamente ou se afirmou que o ideal seria haver um adicional por tempo embutido na remuneração por entrega.

b) Mencionou maior sensação de autonomia com aplicativos

- “Sim” se o entregador expressou que os aplicativos dão maior autonomia, sensação de liberdade, liberdade para fazer seu próprio horário em relação a formas tradicionais de *delivery* ou em relação a suas outras ocupações.
- “Não” se o entregador não apresentou narrativas relativas a maior autonomia em seu discurso ou se expressou que os aplicativos não oferecem maior autonomia em relação a horários.
- “Parcialmente” se o entregador enfatizou que a autonomia dos aplicativos tem limitações relevantes advindas de regras e padrões relativos aos horários de trabalho.

c) Mencionou menor necessidade de supervisão com aplicativos:

- “Sim” se o entregador expressou que os aplicativos diminuem a necessidade de supervisão porque o entregador já é naturalmente estimulado a ser o mais eficiente possível e/ou afirmaram que com os aplicativos podem “ser seus próprios chefes” e outras narrativas semelhantes.

- “Não” se o entregador não apresentou narrativas relativas a menor necessidade de supervisão via estímulos naturais à eficiência com aplicativos ou que os aplicativos não diminuem a necessidade de supervisão e não estimulam naturalmente a eficiência dos entregadores.

- “Parcialmente” se o entregador expressou que apesar de em tese diminuir o papel da supervisão, os aplicativos ainda dependem de uma série de regras, padrões e supervisão das empresas.

d) Mencionou estímulos à intensificação do trabalho com aplicativos:

- “Sim” se o entregador expressou que os aplicativos e sua forma de remuneração em geral estimulam o entregador a realizar o maior número de entregas ou trabalhar o maior número de horas possível mantendo a eficiência.

- “Não” se o entregador manifestou a opinião de que aplicativos estimulam a intensificação do trabalho em relação às formas tradicionais de *delivery*.

- “Parcialmente” se o entregador expressou que apesar de existir um estímulo à intensificação também existem estímulos em sentido contrário (ex. o entregador pode não sair de casa se estiver com preguiça).

e) Sabe quanto as empresas recebem por entrega:

- “Sim” se o entregador soube informar o percentual do valor que o consumidor final e/ou estabelecimento comercial paga pela entrega que fica para a empresa proprietária do aplicativo em todos os modelos de remuneração nos quais atua.

- “Não” se o entregador não soube informar quanto do valor que o consumidor final e/ou estabelecimento comercial paga pela entrega fica para a empresa proprietária do aplicativo em nenhum dos modelos de remuneração nos quais atua.

- “Incompleto” se o entregador soube informar parte do que as empresas ganham por entrega em um ou mais modelos de remuneração nos quais atua, mas não mencionou alguma taxa ou valor relevante. O caso mais frequente foi mencionar apenas as taxas que a empresa cobra do consumidor e do entregador em casos nos quais os estabelecimentos comerciais também pagam taxas por entrega integralmente apropriadas pelas empresas operadoras de aplicativos.

TABELA 3 - PERCEPÇÃO DE CONSEQUÊNCIAS DA MISTIFICAÇÃO

Entregador	Prefere receber por tempo ou por entrega?	Mencionou maior sensação de autonomia com aplicativos	Mencionou menor necessidade de supervisão com aplicativos	Mencionou estímulos à intensificação do trabalho com aplicativos	Sabe quanto as empresas recebem por entrega	Modelo de remuneração
1	Entrega	Sim	Não	Sim	Incompleto	D
2	Entrega	Sim	Não	Sim	Sim	D; E; F; G; J
3	Entrega	Sim	Parcialmente	Sim	Incompleto	D
4	Tempo	Sim	Não	Sim	Sim	C
5	Misto	Parcialmente	Sim	Não	Incompleto	E
6	Tempo	Sim	Não	Sim	Sim	C; I
7	Entrega	Sim	Sim	Não	Incompleto	E
8	Misto	Sim	Sim	Sim	Incompleto	D; E; F; I
9	Entrega	Sim	Parcialmente	Sim	Incompleto	D
10	Entrega	Sim	Não	Sim	Incompleto	D
11	Tempo	Sim	Não	Parcialmente	Incompleto	D; I
12	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	D; E; F; G
13	Misto	Parcialmente	Parcialmente	Sim	Sim	D; I
14	Entrega	Sim	Sim	Sim	Não	E
15	Entrega	Parcialmente	Parcialmente	Sim	Incompleto	E
16	Misto	Parcialmente	Não	Sim	Incompleto	E
17	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	E
18	Entrega	Parcialmente	Sim	Sim	Incompleto	D; J
19	Entrega	Parcialmente	Sim	Sim	Incompleto	D
20	Misto	Sim	Não	Sim	Incompleto	E; L
21	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	B; E; F; J
22	Entrega	Sim	Não	Sim	Incompleto	E

Entregador	Prefere receber por tempo ou por entrega?	Mencionou maior sensação de autonomia com aplicativos	Mencionou menor necessidade de supervisão com aplicativos	Mencionou estímulos à intensificação do trabalho com aplicativos	Sabe quanto as empresas recebem por entrega	Modelo de remuneração
23	Misto	Sim	Sim	Parcialmente	Sim	A; D; H
24	Entrega	Sim	Parcialmente	Sim	Incompleto	D; E; H; K
25	Tempo	Não	Parcialmente	Sim	Incompleto	A
26	Misto	Parcialmente	Parcialmente	Sim	Incompleto	A; K
27	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	D
28	Entrega	Sim	Não	Sim	Incompleto	H; K
29	Entrega	Parcialmente	Sim	Parcialmente	Incompleto	D; K
30	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	H
31	Tempo	Não	Sim	Sim	Incompleto	A
32	Misto	Sim	Parcialmente	Não	Incompleto	A
33	Entrega	Sim	Sim	Sim	Incompleto	D; E; H; K
34	Entrega	Sim	Não	Sim	Incompleto	E
35	Entrega	Parcialmente	Não	Sim	Incompleto	D; K
36	Misto	Sim	Sim	Parcialmente	Incompleto	D
37	Misto	Sim	Não	Sim	Incompleto	D
38	Misto	Sim	Não	Sim	Incompleto	E
39	Entrega	Parcialmente	Sim	Sim	Incompleto	D
40	Misto	Parcialmente	Sim	Sim	Incompleto	D; E

Fonte: Elaboração Própria

Desta maneira, observou-se as seguintes tendências gerais concernentes aos efeitos da mistificação a partir das entrevistas semiestruturadas e da observação direta participante:

- Entregadores profissionais tendem a preferir remunerações por tempo ou mistas, enquanto os que possuem outras ocupações preferem receber por entrega.
- Mesmo não sendo uma opção diretamente apresentada aos entrevistados, um número significativo deles expressou que o ideal seria haver um componente temporal na remuneração por entrega. Provavelmente isso decorre da popularização deste método como

remuneração de motoristas que transportam passageiros em plataformas de economia compartilhada.

- A maior parte dos entregadores, principalmente aqueles que preferem receber por entrega, mencionou que com o sistema dos aplicativos os entregadores têm mais autonomia e liberdade. Por outro lado, foi frequente a ponderação de que tal autonomia encontra várias limitações nas regras impostas pelas plataformas.
- A maior parte dos entregadores mencionou que os aplicativos não trazem uma menor necessidade de supervisão ou que tal diminuição seria bem limitada. Foram frequentes narrativas como “se deixar solto entregador faz o que quer, ainda mais esse pessoal que não é da categoria, o cliente quer segurança”.
- A maior parte dos entregadores considerou que remuneração por entregas estimula o entregador a ser mais rápido e eficiente. Aparentemente vários não associaram o estímulo à eficiência com a redução da necessidade de supervisão.
- Boa parte dos entregadores soube dizer quanto era descontado de seus ganhos com as entregas ou quanto o consumidor paga para a plataforma, mas ignorou a presença de taxas pagas pelos estabelecimentos comerciais pela entrega que são integralmente apropriadas pelas plataformas.

Nesta linha de raciocínio, os 3 proprietários das plataformas fizeram considerações interessantes a respeito das formas de remuneração e seus efeitos:

- a) *“Entregador que não tem muito tempo disponível sempre prefere receber por entrega e não encara a atividade como renda principal, enquanto os alocados por tempo já encaram como fonte de renda principal e têm mais tempo disponível”.*
- b) *“O desempenho do entregador aumenta muito com o tempo, principalmente nas primeiras duas semanas.”*
- c) *“Por mais que quem trabalhe por hora tenha um benefício variável, o desempenho quase sempre é maior para quem trabalha por entrega. Mesmo*

assim ainda vale a pena manter remuneração por tempo porque para alguns clientes é mais fácil contratar por tempo de disponibilidade do entregador”.

- d) “Na eventual competição por entregadores as empresas podem até fazer diferenciação de taxa, mas o quesito mais decisivo sempre vai ser volume de entregas, a demanda. Mas nem por isso é fácil abaixar a taxa do entregador quando a demanda cresce, em São Paulo uma empresa tentou mexer no percentual de repasse e os entregadores ficaram parados uma semana”.*
- e) “Acho difícil que com o tempo a taxa do entregador caia, porque já começamos num limite muito baixo. Se baixar mais estrangula os caras, ninguém vai sair de casa. A tendência é cada um se ajustar de acordo com seus públicos”.*
- f) “Acreditamos que delivery não seja uma commoditie, algo que quanto mais barato mais vai vender por ser uniforme. Acreditamos que cada empresa pode oferecer um produto diferenciado para seu público alvo”.*
- g) “Sempre vai ter necessidade de supervisão, porque é um pessoal novo e sem vínculo, mas a tendência é sempre diminuir com o tempo”.*
- h) “Os entregadores em geral não negam nem alocações por hora nem por entrega, porque estão precisando de dinheiro. Para nós é importante trabalhar com as duas porque é o que os restaurantes demandam”.*
- i) “Não temos dados estatísticos sobre a melhora de desempenho dos entregadores com o tempo, mas entregadores melhores em geral conseguem mais gorjetas”.*
- j) “Optamos por trabalhar apenas com remuneração por entrega sem componente temporal por razões estratégicas e de limitação tecnológica”.*

A partir de tais falas, percebe-se que a visão dos empresários se encontra afinada com aquilo que a literatura prevê em termos da utilização da forma salário, em especial a computada por peça, em relação a seu papel na estratégia dos empreendimentos. No entanto, é possível notar que tais perspectivas ainda estão embebidas em incertezas quanto aos movimentos da mão de obra dado que a atividade é nova na cidade em sua atual configuração.

O representante sindical, por sua vez, teceu considerações ao mesmo tempo críticas e propositivas a respeito dos efeitos dos aplicativos sobre a categoria:

- a) *“Hoje ganha quem domina o aplicativo em prejuízo de um coletivo. Isso porque os empregados começam ganhando igual empregado ou autônomo, mas já estão ganhando menos. Os aplicativos cadastram todos sem seleção, vendendo uma falsa ilusão em prejuízo de um coletivo. A sociedade vai ganhar entre aspas, porque paga menos para o motociclista, mas esse motociclista pode também ser o cliente do dono do mercado que pediu pelo aplicativo. Na cadeia da economia pagar menos do que ele precisa para qualquer um é uma economia burra”.*
- b) *“Tem aplicativo angariando entregador com moto a partir do ano 96, mas pela lei é de no máximo 10 anos. Queremos que as empresas só aceitem quem é regulamentado e cadastrado como Motofrete na URBS¹¹. E todas as empresas têm que ter lucro, mas tem que ter contrapartida pelo que ganha para o país investir na infraestrutura que usa com impostos iguais a quem é regulamentado.”*
- c) *“Mas se eles pagarem bem e for realmente autônomo não tem problema. Mas quem vai deliberar é a justiça ou uma lei federal que apazigue a situação”.*
- d) *“Defendemos que seja CLT, mas se vier sob forma de cooperativas, associações e sindicatos (neste caso sem visar o lucro) que sejam sérias, aí o aplicativo vai dar maior retorno com critérios mais razoáveis.”*
- e) *“Hoje tem empresas demitindo e pedindo para o entregador abrir MEI para recontratar.”*
- f) *“Já era comum ter 2 empregos na categoria. Mas agora o pessoal está fazendo essa carga horária sem os benefícios.”*
- g) *“O entregador tem que ter consciência que o risco da profissão tem um preço. Se for para ganhar pouco melhor arranjar um serviço que garanta a sua vida.”*

¹¹ Referência à Lei 12.009 que regulamenta o serviço de motofrete (BRASIL, 2009) e à empresa à qual foi atribuída a competência para operacionalizar o funcionamento da atividade de motofrete, como: cadastro, controle e fiscalização das empresas, profissionais empregados e profissionais autônomos que exercem a atividade nesse ramo em Curitiba.

A partir de tais posicionamentos, é possível notar a presença daquilo que Marx enfatizou ao tratar dos efeitos da forma salário sobre as reivindicações sindicais. O entrevistado está mais preocupado em melhorar a remuneração e condições de trabalho bem como sua regulamentação, mas não questiona a lógica da apropriação de trabalho não pago inerente ao sistema capitalista.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho não pretende verificar o quão plausíveis são teorias como as de Rifikin (2016) a respeito da possibilidade de o compartilhamento um dia suplantará as bases do capitalismo. Os resultados apresentados sugerem, no entanto, que a dinâmica de empreendimentos do ramo de *delivery* em Curitiba que atualmente se declaram orientados por princípios e práticas da economia compartilhada ainda se encontra profundamente imbricada na lógica capitalista de apropriação do trabalho não pago.

Para além disto, no entanto, verificou-se que a despeito de utilizar variações e combinações das formas salário tradicionais descritas na literatura, a dinâmica da economia compartilhada tem o potencial de ocultar a já mistificadora forma salário sob a aparência de trabalho autônomo que opere mediante taxas e preços pelo produto de seu trabalho. O que não significa, evidentemente, que não possa operar com trabalhadores autônomos como foi o caso de alguns dos modelos identificados.

Nesse sentido, considera-se as ideias de *crowdsourced delivery* e *crowd labor*, assim como o mais difundido processo de *outsourcing*, trazem consigo, ao menos para o caso curitibano, o potencial de manter viva a subsunção real do trabalho ao capital delegando tarefas a uma multidão (*crowd*) de trabalhadores conectados às plataformas. Isso porque, via de regra, os entregadores têm suas condições materiais objetivas de trabalho ditadas pelas plataformas digitais dos aplicativos.

No que tange à mistificação da forma salário, foi possível apurar influências tendenciais das formas de remuneração e operação da economia compartilhada do *delivery* em Curitiba sobre a percepção de entregadores e capitalistas da apropriação de trabalho não pago por parte das empresas. Nesta direção, observou-se que o *crowdsourced delivery* traz consigo elementos atenuantes e intensificadores da mistificação da forma salário próprios decorrentes das novas crenças, narrativas e práticas que introduz, para além das já tradicionalmente pertencentes ao universo do *delivery*.

Neste diapasão, considera-se que as práticas encontradas em alguns dos modelos de remuneração teriam o potencial de atenuar o efeito da mistificação. Como exemplos podemos citar:

- O fato de que muitas empresas descontam um percentual dos valores que aparecem como “preço da entrega” cobrado dos clientes. Nesse sentido foram frequentes nas respostas dos entregadores afirmações como “A empresa tira X% do que eu ganho, pura exploração”. Quando perguntados, no entanto, se seria justo ficarem com todo o valor da entrega, em geral respondiam que algum repasse era necessário a fim de manter a operação da plataforma.
- O fato de que ao trabalhar com vários modelos de entrega, os entregadores rapidamente percebem que existem diferenças substanciais entre as remunerações praticadas por cada um deles para uma mesma entrega.
- Os entregadores podem facilmente acessar o site ou aplicativo utilizado pelos clientes e simular ou solicitar entregas, o que diminui sua alienação em relação ao resultado de seu trabalho.
- Os entregadores podem perguntar para funcionários ou proprietários de estabelecimentos comerciais quanto pagam ao todo pela entrega e eventualmente firmar acordos para a realização de entregas como autônomos.

Por outro lado, como potenciais intensificadores da mistificação temos:

- O fato de o valor variar conforme a quilometragem percorrida intensifica a sensação de que todo o trabalho realizado é pago.
- O fato de se sentir proprietário dos próprios meios de produção e autônomo em relação aos horários de trabalho faz com que o entregador sinta que “é seu próprio chefe” e o uso de termos como “taxa de entrega” mistifica em si a já mistificadora forma “salário por peça”. Nesse sentido, tem a sensação de que as entregas são “um negócio entre empresários”.
- Narrativas que associam o trabalho com entregas a uma “renda extra” cultivadas por entregadores e plataformas ocultam o fato de que muitas vezes ela é apenas uma tentativa de atingir o CRFT uma vez que os salários de outras atividades se encontram em um patamar abaixo dele. Não obstante, também mistifica o fato de que o trabalho com as entregas também gera necessidades adicionais de recomposição da FT.

- O pagamento de uma taxa de adesão ao sistema faz com que o entregador se sinta como cliente da plataforma.
- No caso dos capitalistas, o modelo *startup* de economia compartilhada faz parecer que o custo marginal baixo decorre apenas dos investimentos em tecnologia e não da apropriação de trabalho não pago e dos efeitos da forma salário por peça sobre a intensificação do trabalho.

Neste contexto, a chegada dos aplicativos de plataformas ditas colaborativas trouxe como principais efeitos a mudança no perfil dos trabalhadores e a sensação de “ser seu próprio chefe” advindos da flexibilização de regras e dinâmica da atividade. O grande afluxo de entregadores não profissionais, que começaram a fazer entregas como atividade complementar a menos de um ano, tornou mais vantajoso para estabelecimentos comerciais e plataformas contar com uma multidão de entregadores disponíveis conectados a vários aplicativos do que firmar vínculos exclusivos.

Com isso, caso tenham a intenção de melhor aproveitar os rendimentos apontados por Marx e aplicáveis aos resultados aqui obtidos, da utilização de formas de remuneração cada vez mais afinadas com o propósito de intensificar o processo de apropriação de mais-valia, recomenda-se aos empresários do setor que priorizem a utilização da forma salário por peça e suas variações. Isso porque, além de estimular e permitir a mensuração da intensificação e eficiência do trabalho, também permitem um cálculo mais preciso de taxas de entrega ideais para cada nível de demanda (considerando, é claro, que o entregador poderá buscar atingir seu CRFT fazendo entregas para vários aplicativos ao mesmo tempo).

Não obstante, recomenda-se também que se analise o uso de bonificações como as já aplicadas pelas empresas que fazem o transporte compartilhado de passageiros. Algumas delas oferecem pagamentos adicionais para motoristas que completem um determinado número de corridas em dado período. Nesse sentido, vale lembrar que Cipolla (2013) aponta que em muitos casos os “*bonus wages*” seriam formas ainda mais harmônicas que o salário por peça para a dinâmica capitalista.

Por fim, longe de dar respostas definitivas para as questões aqui apresentadas, o presente trabalho desperta no autor perguntas e inquietações que podem ser alvo de futuras investigações nas seguintes frentes principais:

- a) Replicação deste estudo com uma amostra maior de entregadores ou regiões visando minimizar as limitações metodológicas enfrentadas e checar a permanência das tendências observadas.
- b) Estudos marxistas a respeito das ideias centrais da economia compartilhada e seus reflexos nas taxas de lucro, mais valia, estrutura de classes, acumulação de capital etc. utilizando, por exemplo, a mesma lógica de Aquino (2008) bem como sobre a ideia de que ela poderia significar a gênese de um novo modo de produção.
- c) Observações do mesmo fenômeno a partir de outras abordagens, por exemplo a da economia comportamental.
- d) Análises do impacto dos aplicativos de economia compartilhada sobre estruturas de mercado de diversos setores.

REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, Ricardo. **“A Economia Híbrida do Século XXI”**, in COSTA, Eliane; AGUSTINI, Gabriela (org.). De Baixo para Cima. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2014.
- AQUINO, Dayani Cris de. **A lei geral da acumulação capitalista e a teoria de crise baseada escassez de força de trabalho**. Revista de Economia, v. 34, n. 4, 2008.
- ARSLAN, Alp et al. **Crowdsourced Delivery: A Dynamic Pickup and Delivery Problem with Ad-hoc Drivers**. 2016.
- BELK, Russell. **Sharing versus pseudo-sharing in Web 2.0**. Anthropologist, v. 18, n. 1, p. 7-23, 2014.
- BLANK, Steve; DORF, Bob. **Startup: manual do empreendedor**. Alta Books Editora, 2014.
- BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. **Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em ciências sociais**. Em Tese, Florianópolis, v. 2, n. 1, p. 68-80, jan. 2005. ISSN 1806-5023.
- BOTSMAN, R.; ROGERS, R. **O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o nosso mundo**. Porto Alegre: Bookman, 2011.
- BRASIL. **Lei n.º 12.009, de 29 de julho de 2009**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12009.htm> . Acesso em 25 out. 2017.
- CHASE, R. **Economia Compartilhada: Como pessoas e plataformas da Peers Inc. estão reinventando o capitalismo**. São Paulo: HSM do Brasil, 2015.
- CIPOLLA, Francisco Paulo. **Os limites da participação dos trabalhadores nos ganhos das empresas**. Revista de Economia Política, v. 27, n. 4, p. 108, 2007.
- CIPOLLA Francisco Paulo. Bonus Wages Beyond Piece Wages. **Review of Radical Political Economics**, v. 45, n.3, p. 369-383, 2013.
- COSTA, Márcia da Silva. **Outsourcing in Brazil: old dilemmas and the need for a more including order**. Cadernos EBAPE. BR, v. 15, n. 1, p. 115-131, 2017.
- ENGELS, F. **O papel do trabalho na transformação do macaco em homem**. 4ª ed. São Paulo: Global Editora; 1990.
- G1, Portal. **Uber planeja comprar até 24 mil carros autônomos da Volvo**. Disponível em: <<https://g1.globo.com/carros/noticia/uber-planeja-comprar-ate-24-mil-carros-autonomos-da-volvo.ghtml>> Acesso em: 22 nov. 2017.
- IHU, Instituto Humanitas Unisinos. **A ‘uberização’ e as encruzilhadas do mundo do trabalho**. Revista IHU Online. Disponível em: <<http://www.ihuonline.unisinos.br/edicao/503>>. Acesso em: 22 jun. 2017.

KEYNES, John Maynard. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. São Paulo: Atlas, 1982.

KRAMER, Josiane Caldas. Dissertação de Mestrado: **A economia compartilhada e a uberização do trabalho: utopias do nosso tempo?** Curitiba: UFPR. 2017.

LAKATOS, Eva Maria & MARCONI, Marina de Andrade. **Técnicas de pesquisa**. 3ª edição. São Paulo: Editora Atlas, 1996.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política. Livro 1**. São Paulo, Nova Cultural, 1996a.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política. Livro 2**. São Paulo, Nova Cultural, 1996b.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da economia política. Livro 3**. São Paulo, Nova Cultural, 1996c.

NETO, Antônio de Pádua Melo. **Teletrabalho: novas formas de subordinação do trabalho ao capital?** Cadernos do CEAS: Revista crítica de humanidades, n. 223, p. 18-31, 2016.

NETO, Nelson Nei Granato; GERMER, Claus Magno. **A evolução recente do mercado de força de trabalho brasileiro sob a perspectiva do conceito de exército industrial de reserva**. Revista Ciências do Trabalho, v. 1, n. 1, p. 162-181, 2013

OLIVEIRA, Pedro Ribeiro Simões de. **Crowdsourcing business models: focusing on the crowd-labor industry and the implications for management and markets**. 2014. Tese de Doutorado.

PAZ, Octavio. **El laberinto de la soledad**. 1950. Mexico City: Fondo de Cultura Económica, 1989.

RIFKIN, J. **Sociedade com o custo marginal zero: a internet das coisas, os bens comuns colaborativos e o eclipse do capitalismo**. São Paulo: M. Books, 2016.

RODRIGUES, Ana Cristina Barcellos. **Teletrabalho: a tecnologia transformando as relações de trabalho**. Dissertação (Mestrado em Direito do Trabalho) - Faculdade de Direito, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

ROUGÈS, Jean-François; MONTREUIL, Benoit. **Crowdsourcing delivery: New interconnected business models to reinvent delivery**. In: 1 st International Physical Internet Conference. 2014. p. 28-30.

SAN MARTINS, Fábio Luiz. **A forma-salário no pensamento econômico de Marx**. Tese de Doutorado. UFPR. 2016.

SCHOR, Juliet. **Debating the sharing economy**. Journal of Self-Governance & Management Economics, v. 4, n. 3, 2016.

SILVEIRA, Lisilene Mello da; PETRINI, Maira; DOS SANTOS, Ana Clarissa Matte Zanardo. **Economia compartilhada e consumo colaborativo: o que estamos pesquisando?**. REGE-Revista de Gestão, v. 23, n. 4, p. 298-305, 2016.

SINTRAMOTOS. **Convenção coletiva de trabalho 2016/2017**. Disponível em <<http://www.sintramotos.org.br/ckfinder/userfiles/files/SINDOTEL%20x%20SINTRAM SINT.pdf>> Acesso em: 01 ago. 2017

SOUZA, Carlos Affonso Pereira de; LEMOS, Ronaldo. **Aspectos jurídicos da economia do compartilhamento: função social e tutela da confiança**. Revista de Direito da Cidade, v. 8, n. 4, p. 1757-1777, 2016.

SUNDARARAJAN, Arun. **The sharing economy: the end of employment and the rise of crowd-based capitalism**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 2016.

APÊNDICE A – METODOLOGIA DAS ENTREVISTAS SEMIESTRUTURADAS

Entrevistador

Daniel Havro da Silva

Entrevistados

- 40 entregadores de plataformas de economia compartilhada de Curitiba.
- 03 empreendedores do ramo.
- O presidente do sindicato da categoria e vereador do município, Cacá Pereira.

Crítérios para a seleção de entrevistados:

- 30 entregadores entrevistados foram selecionados aleatoriamente em pontos de concentração de entregadores próximo a pontos de coleta (restaurantes).
- 10 entregadores entrevistados foram selecionados para entrevista pessoal buscando promover diversificação entre plataformas, métodos de remuneração e veículo com base em suas colocações em grupos de *whatsapp* de entregadores.
- Todos os empreendedores e administradores do ramo que aceitaram o convite para a entrevista foram entrevistados. O envio dos convites se deu buscando atingir a maior diversidade possível de empreendimentos do ramo.
- O representante sindical foi escolhido devido à relevância de seus cargos.

Metodologia

O autor optou pelo modelo de entrevistas semiestruturadas a fim de, por um lado, obter respostas suficientemente padronizadas para a análise de tendências gerais para cada tópico de interesse e, por outro, permitir o levantamento de dados e narrativas inesperados e relevantes para o andamento da pesquisa, adaptando-se ao contexto de cada entrevistado. Isso porque tal método:

Combina perguntas abertas e fechadas, onde o informante tem a possibilidade de discorrer sobre o tema proposto. O pesquisador deve seguir um conjunto de questões previamente definidas, mas ele o faz em um contexto muito semelhante ao de uma conversa informal. O entrevistador deve ficar atento para dirigir, no momento que achar oportuno, a discussão para o assunto que o interessa fazendo perguntas adicionais para elucidar questões que não ficaram claras ou ajudar a recompor o contexto da entrevista, caso o informante tenha “fugido” ao tema ou tenha

dificuldades com ele. Esse tipo de entrevista é muito utilizado quando se deseja delimitar o volume das informações, obtendo assim um direcionamento maior para o tema, intervindo a fim de que os objetivos sejam alcançados. (BONI; QUARESMA, 2005, p.75)

A utilização de entrevistas semiestruturadas combinadas com o método da observação participante estiveram alinhados com a recomendação de adequar a abordagem a linguagem e contexto do entrevistado encontrada na literatura supracitada. Neste sentido, a experiência anterior com a observação participante aproximou o pesquisador da realidade dos entrevistados, conhecendo locais, horários e linguagem mais favoráveis para a realização das entrevistas.

Por outro lado, tanto Boni e Quaresma (2005) quanto Lakatos e Marconi (1996) enumeram algumas limitações inerentes à abordagem em questão especialmente relevantes para o presente trabalho:

- Limitação de recursos financeiros e tempo. Esta restrição em especial impediu o autor de realizar um maior número de entrevistas.

- Insegurança em relação ao anonimato. Esta limitação motivou alguns entrevistados em potencial a recusar o convite para a entrevista e pode ter afetado as respostas obtidas. A presença do gravador e a possibilidade de o entrevistador ser um agente oculto contratado por uma das empresas do setor podem ter diminuído a confiança dos entrevistados levando-os a recusar a gravação ou a omitir informações.

- Influência do comportamento do entrevistador. A abordagem do entrevistador, dada sua inexperiência, aparência, padrão de intervenções e linguagem utilizada causa diferentes graus de confiança, abertura e entendimento das perguntas por parte dos entrevistados.

Roteiros

As entrevistas foram conduzidas de acordo com os roteiros a seguir. As perguntas foram elaboradas e com base nos conceitos teóricos advindos da pesquisa bibliográfica base para a discussão do primeiro capítulo e da experiência prática adquirida na observação participante descrita no Apêndice B.

Roteiro para entrevista com entregadores:

a) *Objetivo: Introdução*

- *Contextualização dos objetivos e procedimentos da entrevista.*
- *Obter permissão para registro em áudio e utilização das informações preservando a identidade do entrevistado.*
- *Coleta de dados para contato.*

b) Objetivo: Coleta de dados socioeconômicos

- *Qual a sua idade?*
- *Qual a sua formação? Você ainda estuda? Pretende cursar faculdade?*
- *Você tem outras fontes de renda além das entregas? Quais? Já teve outra profissão? Qual sua faixa de renda? (mostrar faixas de renda em salários mínimos)*
- *Com quem e em que bairro você reside? Qual a renda familiar aproximada?*

c) Objetivo: Obter as características do trabalho concreto executado

- *Quantas horas por semana você dedica às entregas?*
- *O veículo é seu ou da empresa? Quanto em média você gasta com manutenção e combustível por mês?*
- *Para que bairros você entrega mais frequentemente? Quantos km faz por dia? É muito cansativo?*
- *Para quais empresas você trabalha? Há quanto tempo? Por que escolheu trabalhar nestas empresas e não em outras?*

d) Objetivo: Investigar características de contratação e remuneração

- *Você é contratado com CLT ou entrega por aplicativo?*
- *Você ganha por hora ou por entrega? Há alguma bonificação?*

e) Objetivo: Identificar preferências quanto à forma de remuneração e possíveis evidências do efeito mistificador

- *Você acha melhor receber por entrega ou por hora? Por quê?*
- *Quais as principais vantagens e desvantagens de trabalhar assim?*

f) Objetivo: Obter percepção sobre a presença de trabalho não pago e possíveis evidências do efeito mistificador

- Você sabe quanto os clientes pagam pela entrega? Você recebe todo este valor? Por quê?

g) Objetivo: Obter a percepção acerca da intensificação do trabalho

- Você melhorou seus ganhos como entregador como tempo? Por quê?

- Quais as características de um bom entregador? Um excelente entregador ganha mais do que um entregador médio?

- O que você pode fazer para ganhar mais do que ganha hoje por semana?

h) Objetivo: Verificar percepção sobre a presença e necessidade de supervisão?

- Há algum controle sobre a qualidade de seu trabalho? Como? Você acha esse controle necessário?

f) Objetivo: Captar percepção sobre os efeitos da economia compartilhada.

- Você sabe o que é economia compartilhada?

- (Após explicação quando necessário) Você acha que as plataformas de economia compartilhada são boas para os entregadores? Por quê? Elas têm crescido? Por quê?

Roteiro das entrevistas com empreendedores e administradores:

a) Objetivo: Introdução

- Contextualização dos objetivos e procedimentos da entrevista.
- Obter permissão para registro em áudio e utilização das informações preservando a identidade do entrevistado.
- Coleta de dados para contato: Nome, telefone, cargo e e-mail.

f) Objetivo: Coleta de dados gerais da empresa

- Qual o nome e natureza jurídica da empresa? Quando e como começou?
- Quantos funcionários têm? Qual seu perfil?
- Quem são os clientes? Qual seu perfil? Que necessidades vocês atendem?

- Os entregadores são clientes ou empregados da plataforma? Qual seu perfil (abordar itens da entrevista com entregadores se necessário)? Como eles ganham dinheiro?

b) *Objetivo: Identificar as crenças e objetivos que norteiam a organização*

- Qual a missão, visão e valores da empresa?

- Que sonhos e objetivos vocês compartilham e que levaram à fundação da organização?

- O que é economia compartilhada e quais seus principais valores e práticas? Vocês se consideram uma empresa de economia compartilhada? Por quê?

c) *Objetivo: Investigar características de contratação e remuneração, suas vantagens e efeito mistificador*

- Os entregadores possuem CLT ou são clientes da plataforma? Por que optaram por este modelo?

- Este modelo tem crescido no setor de delivery? Por quê?

- Quais as vantagens de os entregadores receberem por entrega e não por horas à disposição para entregas?

- Quais as características de um bom entregador? Um bom entregador ganha mais do que um entregador mediano?

- Em geral os entregadores melhoram seus ganhos e desempenho ao longo do tempo? Por quê?

- A atividade dos entregadores é desvalorizada pela sociedade? Por quê? Vocês têm alguma política nesse sentido? Eles são desvalorizados porque ganham pouco ou ganham pouco porque são desvalorizados?

- Os entregadores recebem feedbacks sobre seu desempenho? Como esse desempenho é monitorado pela plataforma?

Roteiro da entrevista com o representante sindical:

a) *Objetivo: Introdução*

- Contextualização dos objetivos e procedimentos da entrevista.

- *Obter permissão para registro em áudio e utilização das informações preservando a identidade do entrevistado.*
- *Coleta de dados para contato: Nome, telefone, cargo e e-mail.*
- b) Objetivo: Investigar o quão atuante é o sindicato.*
 - *Quantos são e qual o perfil dos sindicalizados?*
 - *O número de sindicalizados pagantes tem subido? Por quê?*
 - *Como o sindicato atua?*
- c) Objetivo: Identificar a posição e percepção do sindicato em relação aos aplicativos.*
 - *Quais impactos da entrada dos aplicativos no ramo? Que soluções o sindicato defende?*
- d) Objetivo: Identificar a percepção da mistificação e seus efeitos*
 - *O que costuma ser mais vantajoso para o entregador: remuneração por tempo ou por entrega?*
 - *Se um entregador não sindicalizado sofre um acidente ou tem alguma necessidade qual a abordagem do sindicato?*
 - *Vocês identificam tendências à intensificação em horas ou produtividade dos entregadores geradas pelos aplicativos?*

APÊNDICE B – METODOLOGIA DA OBSERVAÇÃO DIRETA PARTICIPANTE

Observador:

Daniel Havro da Silva

Metodologia:

Segundo Lakatos e Marconi (1996) a observação direta participante se dá quando o pesquisador “fica tão próximo quanto um membro do grupo que está estudando e participa das atividades normais deste”. É importante ressaltar que, para as autoras, tal abordagem requer mais que apenas a percepção sensorial do contexto no qual o pesquisador se insere, uma vez que demanda o exame criterioso de fatos ou fenômenos estudados.

Neste ínterim, as vantagens abaixo listadas descritas pelas autoras supracitadas motivaram a escolha deste método como subsídio à execução das entrevistas semiestruturadas descritas no Apêndice 1, aproximando o pesquisador da realidade estudada.

- Possibilita elementos para delimitação de problemas;
- Favorece a construção de hipóteses;
- Aproxima-se das perspectivas dos sujeitos;
- Útil para descobrir aspectos novos de um problema;
- Obtenção de dados sem interferir no grupo estudado;
- Permite a coleta de dados em situações de comunicação impossíveis;
- Apresenta meio direto e satisfatório para estudar uma ampla variedade de fenômenos;
- Exige menos do observador do que outras técnicas;
- Depende menos da introspecção ou da reflexão;
- Permite a evidência de dados não constantes do roteiro de entrevistas ou de questionários.

Por outro lado, o autor também enfrentou, em maior ou menor grau, as limitações abaixo listadas e que Lakatos e Marconi (1996) consideram como inerentes ao método utilizado. Ciente destas dificuldades, o autor combinou a

observação direta participante com a realização de pesquisa bibliográfica e entrevistas semiestruturadas a fim de melhor descrever o fenômeno observado.

- A presença do pesquisador pode provocar alterações no comportamento dos observados, destruindo a espontaneidade dos mesmos e produzindo resultados pouco confiáveis, por poder provocar alterações no comportamento do grupo observado.
- Uma visão distorcida pode ser gerada pelo envolvimento levando a uma representação parcial da realidade.
- Fatores imprevistos podem interferir na tarefa do pesquisador.
- A duração dos acontecimentos é variável dificultando a coleta de dados;
- Vários aspectos da vida cotidiana particular, podem não ser acessíveis ao pesquisador.
- Se não forem bem organizados os registros podem depender apenas da memória do observador para serem resgatados, vindo a gerar grande interpretação subjetiva ou parcial do fenômeno estudado.

Neste sentido, recomenda-se a realização de trabalhos futuros com a utilização de múltiplos observadores a fim de comparar seus relatórios de observação participante e reduzir eventuais distorções.

Objetivos:

- Aproximar o pesquisador do contexto da economia compartilhada do *delivery* em Curitiba como preparação para as entrevistas semiestruturadas.
- Obter informações relevantes junto aos *stakeholders* (entregadores, estabelecimentos comerciais, funcionários e proprietários de plataformas etc.) que poderiam ser omitidas ou enviesadas quando da realização de entrevistas formais.

Contextos da observação:

- Realização de entregas com bicicleta de uma a três vezes por semana em jornadas de 3 a 12h em plataformas de economia compartilhada de fevereiro a outubro de 2017.
- Participação e acompanhamento diário das postagens e conversas de diversos grupos de discussão de entregadores, entregadores em redes sociais

(*Facebook*) e aplicativos de comunicação (*Whatsapp*) entre fevereiro e outubro de 2017.

- Conversas informais individuais e em grupo com entregadores que esperavam por novas entregas em pontos estratégicos da cidade.

Principais resultados:

- Observação direta e confirmação via relatos de outros entregadores da presença recorrente de narrativas como “aqui você pode ser seu próprio chefe”, “acreditamos nos princípios da economia compartilhada” e “aproveite seu veículo e tempo ociosos para conseguir uma renda extra” em reuniões, entrevistas e documentos de apresentação e cadastro dos entregadores nas plataformas.

- Observação da tendência a transformar bons entregadores em exemplos a serem seguidos e “mitos” cultuados por sua eficiência nas entregas em discursos de entregadores e plataformas.

- É frequente a comparação entre modelos de remuneração nas conversas entre entregadores em seus pontos de encontro/espera de novas entregas e grupos virtuais de discussão.

- A introdução de aplicativos no setor aparentemente encontra maior aceitação entre os ciclistas. Narrativas como “os aplicativos estão acabando com nossa profissão, não dá mais para conseguir emprego fixo com garantia” são mais frequentes entre *motoboys*.

- Entre ciclistas frustrados com seus ganhos narrativas como “pelo menos estou fazendo exercício e não gasto gasolina” são comuns.

- As expectativas de ganhos de entregadores iniciantes costumam ser superestimadas.

- É recorrente que entregadores sejam estimulados pelas plataformas e por seu próprio desejo de melhorar a eficiência a adquirir equipamentos melhores para realizar entregas. Trocas de experiência nesse sentido são realizadas entre entregadores.